400/620 SX - ENDURO



LC4 '96

ART. NR. 3.205.04
11.95

BEDIENUNGSANLEITUNG
OWNER'S HANDBOOK

MANUALE D'USO
MANUEL D'UTILISATION

KTM MOTORCYCLES

Indice

Sommaire

Vorwort

Wir freuen uns aufrichtig, Sie zur Wahl eines KTM-Motorrades beglückwünschen zu können. Wir danken Ihnen das erwiesene Vertrauen durch die Vorteile unserer langjährigen Erfahrung und höchster Qualität, welche Sie mit Ihrem KTM-Motorrad mitgeliefert bekommen.

Dieses Handbuch liefert Ihnen wichtige Informationen für die Bedienung und Wartung Ihrer neuen KTM und wurde nach dem neuesten Stand dieser Baureihe erstellt. Wir behalten uns jedoch das Recht vor, im Zuge der konstruktiven Weiterentwicklung Änderungen vorzunehmen, ohne gleichzeitig dieses Handbuch zu berichtigen.

Viele Motorradfahrer verfügen über umfangreiche Kenntnisse und handwerkliche Fertigkeiten, um viele Wartungsarbeiten an ihrem Motorrad selbst durchführen zu können. Die im Kapitel „Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor" mit * gekennzeichneten Arbeiten erfordern solche Kenntnisse und sollten daher keinesfalls von Laien durchgeführt werden.
Lassen Sie die vorgeschriebenen Inspektionen und Pflegedienste von einer KTM-Fachwerkstätte durchführen, damit im Falle eines Falles eine Gewährleistung in Anspruch genommen werden kann und Ihre KTM die an sie gestellten Forderungen immer erfüllen kann.

 **ACHTUNG** 

WICHTIGE HINWEISE FÜR DIE SX UND SC (Super Competition) MODELLE:

- OBEN ANGEFÜHRTE MODELLE SIND NUR FÜR 1 PERSON KONSTRUIERT UND AUSGELEGT. EIN BEIFAHRER DARF NICHT MITGENOMMEN WERDEN.
- DIE SX MODELLE ENTSPRECHEN AUCH NICHT DEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN UND SICHERHEITSNORMEN. DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRAßEN UND AUTOBAHNEN IST GESETZWIDRIG.
- BEDENKEN SIE BEI FAHRTEN MIT IHREM MOTORRAD, DAß SICH ANDERE MENSCHEN DURCH ÜBERMÄßIGEN LÄRM BELÄSTIGT FÜHLEN.

KTM SPORTMOTORCYCLE AKTIENGESELLSCHAFT.
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Beilagen: 1 Ersatzteilkatalog Fahrgestell
1 Ersatzteilkatalog Motor

KONSTRUKTIONS- UND AUSFÜHRUNGSÄNDERUNGEN VORBEHALTEN.

Premessa

Benvenuti nel Team KTM: avete scelto una delle miglior moto da fuoristrada! Un ...„inbocca al lupo" ... sia per l'uso turistico che per la competizione.

Il presente manuale contiene le informazioni indispensabili per la manutenzione, la messa a punto e la riparazione del vostro nuovo KTM, secondo i criteri piu' recenti di questa serie. Ci riserviamo tuttavia il diritto di apportare modifiche nel corso dell'ulteriore sviluppo dei modelli senza impegno di aggiornare questo manuale.

Molti motociclisti dispongono di ampie nozioni e di abilità pratica per eseguire essi stessi molti lavori di manutenzione sulla loro motocicletta. I lavori nel capitolo „Manutenzione telaio e motore" contrassegnati con * necessitano di tali nozioni e non dovrebbero essere quindi eseguiti in nessun caso da persone incompetenti.
Fate eseguire le ispezioni e le operazioni di manutenzione prescritte da un'officina specializzata KTM, affinché possa essere fatta valere la garanzia se ciò risultasse necessario, e in modo che la vostra KTM possa sempre soddisfare le esigenze.

 **ATTENZIONE** 

INDICAZIONE IMPORTANTI PER I MODELLI SX, SC (Super Competition):

- I MODELLI SOPRAINDICATI SONO COSTRUITI E PREVISTI SOLAMENTE PER UNA PERSONA. NON DEVE ESSERE PORTATO NESSUN PASSEGGERO.
- QUESTI MODELLI SX NON SI CONFORMANO NEMMENO ALLE DISPOSIZIONI LEGALI E ALLE NORME DI SICUREZZA. E' ILLEGALE USARLI SU STRADE PUBBLICHE E SU AUTOSTRADE.
- FACENDO USO DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA TENETE SEMPRE PRESENTE CHE L'ECCESSIVO RUMORE DISTURBA GLI ALTRI.

KTM SPORTMOTORCYCLE AKTIENGESELLSCHAFT
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Allegati: 1 catalogo ricambi telaio
1 catalogo ricambi motore

CON RISERVA DI APPORTARE MODIFICHE DI COSTRUZIONE E DI ESECUZIONE.

Introduction

We would like to congratulate you on your purchase of KTM motorcycle. Your trust in us will be rewarded by a motorcycle of the highest quality developed from years of experience.

This handbook will provide you with important informatian on the operation and maintenance of your new KTM and has been written to cover the newest versions. However, the right to modifcations in the interest of technical improvements is reserved without updating the current issue of Owner's Handbook.

*Many motorcyclists are well versed in motorcycle mechanics so that they will be able to carry out maintenance work on their motorcycles themselves. The work marked by * in the section „Maintenance Work on Chassis and Engine" requires detailed knowledge and should not be performed by laymen.*
Have services and maintenance work carried out by a KTM dealer so that you are in the event of a warranty claim it is safeguarded and your KTM can always perform at its best.

 ***WARNING*** 

IMPORTANT INSTRUCTIONS FOR MODELS SX AND SC (Super Competition):

- *THE ABOVE MODELS ARE CONSTRUCTED AND DESIGNED FOR A DRIVER ONLY - NO PASSENGER!*
- *THE SX MODELS ALSO DO NOT CONFORM TO THE STATUTORY REGULATIONS AND SAFETY STANDARDS AND BY LAW MAY NOT BE DRIVEN ON PUBLIC ROADS AND MOTORWAYS.*
- *WHEN DRIVING YOUR MOTORCYCLE, PLEASE BEAR IN MIND THAT OTHER PEOPLE CAN FELL MOLESTED BY EXCESSIVE NOISE.*

KTM SPORTMOTORCYCLE AKTIENGESELLSCHAFT
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Attachments: *1 parts manual - chassis*
1 parts manual - engine (with techn. data)

Avant-Propos

Nous nous réjouissons que vous ayez fait le bon choix en vous décidant pour une KTM. En contrepartie l'usine KTM vous offre les avantages de sa longue expérience et d'une très haute qualité.
Ce manuel livre les informations importantes concenant l'utilisation et l'entretien de votre nouvelle machine et il se situe au niveau le plus récent. Il pourra néanmoins se faire que dans le cadre du développement technique des améliorations soient apportées aux motos sans que le manuel soit modifié en conséquence.

*IBien des motards ont des connaissances et des capacités techniques très larges, de sorte qu'ils peuvent effectuer eux-mêmes nombre de travaux d'entretien. Les travaux marqués * dans le chapitre „Travaux d'entretien - Partie-cycle et moteur" exigent de telles connaissances et ne peuvent donc être effectués par quelqu'un qui n'aurait pas la compétence requise.*
Il convient de faire effectuer dans un atelier KTM les révisions et les entretiens prescrits, afin que la garantie puisse jouer en cas de difficultés. C'est aussi l'assurance de la fiabilité de votre KTM.

 ***ATTENTION*** 

REMARQUES IMPORTANTES CONCERNANT LES MODÈLES SX, SC (Super Competition):

- *CES MODELES NE SONT PRÉVUS ET CONSTRUITS QUE POUR UNE PERSONNE. IL EST INTERDIT D'EMMENER UN PASSAGER.*
- *CES MODELES SX NE CORRESPONDENT PAS NON PLUS AUX RÉGLEMENTATIONS ADMINISTRATIVES EN MATIERE DE SÉCURITÉ ET DE CODE DE LA ROUTE. L'UTILISATION EN EST INTERDITE SUR LES ROUTES OUVERTES À LA CIRCULATION PUBLIQUE ET SUR LES AUTOROUTES.*
- *PENSEZ TOUJOURS QUE LES AUTRES PERSONNES PEUVENT ETRE GENÉES PAR UN NIVEAU SONORE TROP IMPORTANT LORSQUE VOUS UTILISEZ VOTRE MACHINE.*

KTM SPORTMOTORCYCLE AKTIENGESELLSCHAFT
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Adjoints: *1 Catalogue des pièces détachées - Chassis*
1 Catalogue du moteur avec la fiche technique


KTM


KTM


KTM
400


KTM

LAGE DER SERIENNUMMERN

SERIAL NUMBER LOCATIONS

POSIZIONE DEL NUMERO DI SERIE

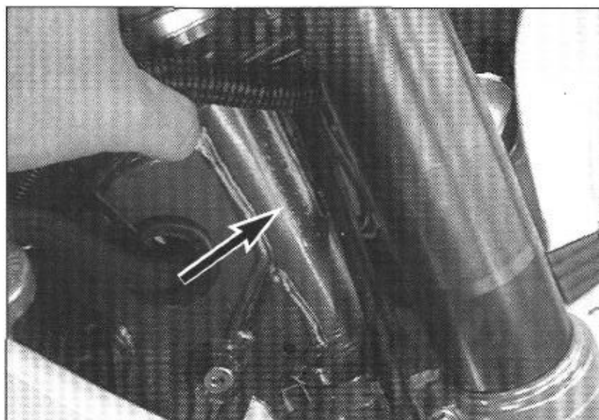
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

Fahrgestell-Nummer

Die Fahrgestell-Nummer ist auf der rechten Seite des Steuerkopfrohres eingeschlagen. Notieren Sie sich diese Nummer in das unten angeführte Feld.

Frame number

The frame number is stamped on the right side of the steering head tube. Write the number into the field below.



Numero telaio

Il numero del telaio è inciso sul lato destro del canotto di sterzo. Scrivere tale numero nel riquadro riportato qui sotto.

Numéro de cadre

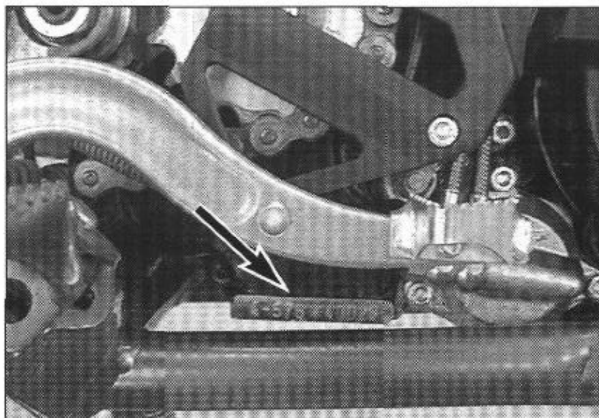
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu ci-dessous.

Motor-Nummer, Motor-Typ

Motornummer und Motortyp sind an der rechten Motorseite unterhalb des Kettenritzels eingeprägt. Notieren Sie sich diese Nummer in das unten angeführte Feld.

Engine number, Engine type

The engine number and engine type are stamped on the right hand side of the engine below the chain sprocket. Write the number into the field below.



Numero motore, tipo motore

Il numero e il tipo del motore è stampato sul lato destro del motore al di sotto del pignone della catena. Scrivere tale numero nel riquadro riportato qui sotto.

Type det numéro de moteur

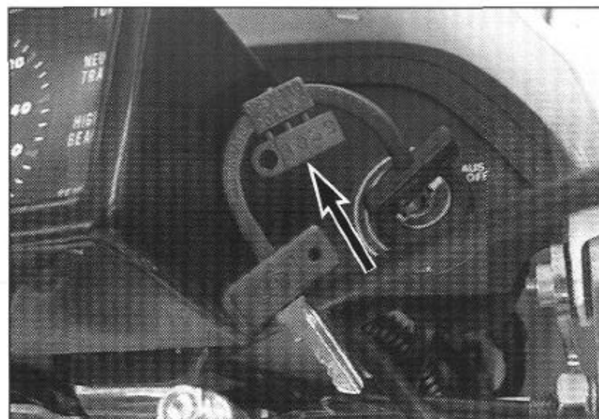
Le type et le numéro du moteur sont frappés à droite sous le pignon de sortie de boîte. Notez ce numéro dans l'espace prévu ci-dessous.

Zündschlüssel

Die Nummer der Zündschlüssel ist in den Kunststoff-Verbindungsteil eingegossen. Notieren Sie sich die Nummer in das unten angeführte Feld.

Ignition key

The ignition key number has been sealed into the plastic connecting linkage. Write the number into the field below.



Chiavi di accensione

Il numero delle chiavi di accensione è incorporato nella parte di collegamento in materia plastica. Scrivere tale numero nel riquadro riportato qui sotto.

Clef de contact

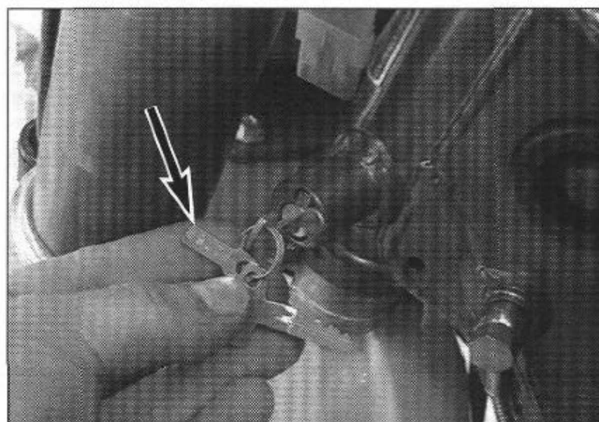
Le numéro de la clef de contact est gravé dans le petit morceau de plastique reliant les deux clefs. Notez ce numéro dans l'espace prévu ci-dessous.

Schlüssel Lenkschloß

Die Nummer dieser Schlüssel ist am kleinen Anhänger eingeprägt. Notieren Sie sich diese Nummer in das unten angeführte Feld.

Steering head lock key

The number has been engraved onto this small key. Write the number into the field below.



Chiave del volante

Il numero di questa chiave è impresso in un piccolo ciondolo. Scrivere tale numero nel riquadro riportato qui sotto.

Clef d'antivol

Le numéro de cette clef est gravé sur le porte-clef. Notez ce numéro dans l'espace prévu ci-dessous.

BEDIENUNGSORGANE

ORGANI DI COMANDO

OPERATION INSTRUMENTS

ORGANES DE COMMANDE

Kupplungshebel

Der Kupplungshebel ❶ ist am Lenker links angebracht. Bei kaltem Motor soll am Hebel ein Spiel von 1-3 mm (außen gemessen) vorhanden sein.

! VORSICHT !

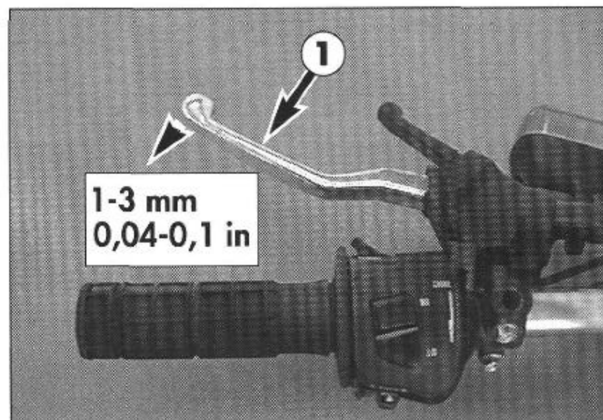
IST AM KUPPLUNGSHEBEL KEIN SPIEL VORHANDEN, BEGINNT DIE KUPPLUNG ZU RUTSCHEN. DADURCH ÜBERHITZT DIE KUPPLUNG UND DIE KUPPLUNGSBELÄGE WERDEN ZERSTÖRT.

Clutch control lever

The clutch control lever ❶ is fitted on the left hand side of the handle bar. When the engine is cold, there should be a play of 1-3 mm (0,04-0,1 in) (measured at the outer edge).

! CAUTION !

IF THERE IS NO PLAY IN THE CLUTCH LEVER, THE CLUTCH WILL START TO SLIP. THE CLUTCH WILL THEN OVERHEAT, DESTROYING THE CLUTCH LININGS.



Leva della frizione

La leva della frizione ❶ si trova sul manubrio a sinistra. A motore freddo la leva deve sempre presentare un gioco di 1-3 mm (misurato esternamente).

! AVVERTIMENTO !

SE NON VI E GIOCO ALLA LEVA DELLA FRIZIONE, LA FRIZIONE COMINCIA A SLITTARE. LA FRIZIONE SI SURRISCALDA E LE GUARNIZIONI DELLA FRIZIONE VENGONO DISTRUTTE.

Levier d'embrayage

A gauche au guidon; Lorsque le moteur est froid, le jeu au levier ❶ doit se situer entre 1 et 3 mm, mesuré en bout du levier.

! ATTENTION !

S'IL N'Y A PAS DE JEU AU LEVIER D'EMBRAYAGE, LES DISQUES SE METTENT À PATINER, SI BIEN QU'ILS CHAUFFENT, ET LES GARNITURES SONT DÉTÉRIORÉES.

Handdekompressorhebel

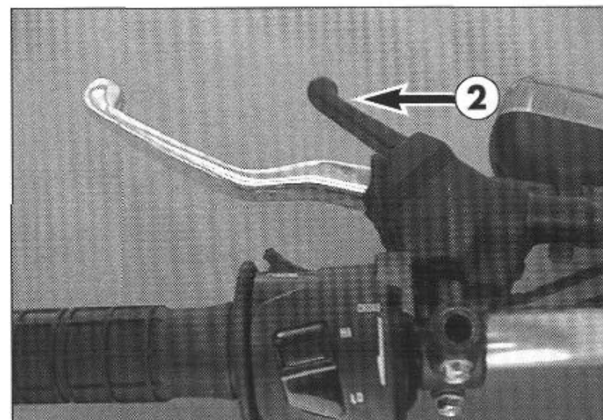
Der Handdekompressorhebel ❷ kommt nur in 2 Ausnahmefällen zum Einsatz.

a) Wenn der Motor „abgewürgt" wurde.
Es kann vorkommen, daß beim darauffolgenden Startversuch ein harter Widerstand am Kickstarter spührbar wird, weil der Autodeko nicht einrastet. Ziehen Sie in diesem Fall den Handdekompressorhebel und treten Sie den Kickstarter einmal ganz durch. Danach kann wieder ganz normal gestartet werden.

b) Wenn Sie das Motorrad „anschieben" wollen
Ziehen Sie während des Anschiebens den Handdekompressorhebel, damit der Motor leichter anläuft.

! VORSICHT !

KONTOLLIEREN SIE REGELMÄßIG DIE EINSTELLUNG DES DEKOMPRESSOR-SEILZUGES (SIEHE WARTUNGSARBEITEN). WENN DER DEKOHEBEL KEINEN LEERWEG HAT, FÜHRT DIES ZUM MOTORSCHADEN.



Leva di decompressione a mano

La leva di decompressione a mano ❷ trova impiego solo in 2 casi eccezionali.

a) Quando il motore è "andato in stallo".
Può succedere che nel successivo tentativo di avviamento si avverta una forte resistenza sul pedale di avviamento, perché il decompressore automatico non è innestato. In questo caso tirate la leva di decompressione a mano e premete una volta il pedale di avviamento fino in fondo. Dopo di ciò si può avviare di nuovo il motore in maniera del tutto normale.

b) Quando si vuole spingere la motocicletta.
Mentre spingete la moto tirate la leva di decompressione a mano per faciltare la partenza del motore.

! AVVERTIMENTO !

CONTROLLATE REGOLARMENTE LA REGISTRAZIONE DEL COMANDO A CAVO FLESSIBILE DI DECOMPRESSIONE. SE LA LEVA DI DECOMPRESSIONE NON PRESENTA CORSA A VUOTO, QUESTO CAUSA DANNI AL MOTORE.

Hand decompression lever

The hand decompression lever ❷ is only used in two special cases:

a) When the engine stalled.
When you then start the engine, you may feel a hard resistance on the kickstarter, because the automatic decompressor does not lock into place. If this happens, pull the hand decompression lever and stand on the kickstarter. You can then start the engine normally again.

b) When you want to push the motorcycle.
While pushing, pull the decompression lever to make it easier to get the engine going.

! CAUTION !

THE SETTING OF THE DECOMPRESSION CABLE SHOULD BE REGULARLY CHECKED. A LACK OF PLAY IN THE DECOMPRESSION LEVER CAN RESULT IN ENGINE DAMAGE.

Levier de décompresseur a main

Le levier de décompresseur à main ❷ n'est utilisé que dans 2 cas d'exception.

a) Si le moteur cale.
Il peut se produire que lors de la prochaine tentative de démarrage on peut sentir une forte résistance au kick dans la mesure où le décompresseur automatique n'est pas enclenché. Dans ce cas, tirez le levier de décompresseur à main et appuyez encore une fois à fond sur le kick. Démarrez ensuite tout à fait normalement.

b) Si vous voulez pousser la moto.
Tirez pendant que vous poussez la moto le levier de décompresseur à main afin que le moteur se mette en marche.

! ATTENTION !

VÉRIFIER RÉGULIEREMENT LE RÉGLAGE DU CABLE DE DÉCOMPRESSEUR. SI LE LEVIER DE DÉCOMPRESSEUR N'A PAS DE GARDE, LE MOTEUR SERA ENDOMMAGÉ.

Chokehebel (SX, SC)

Betätigt man den Chokehebel ❶ gegen den Uhrzeigersinn, wird im Vergaser eine Bohrung freigegeben, über die der Motor zusätzlich Kraftstoff ansaugen kann. Dadurch ergibt sich ein „fettes" Kraftstoff-Luftgemisch, wie es beim Kaltstart benötigt wird. Wird der Chokehebel bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn gedreht, wird die Bohrung wieder verschlossen. In dieser Stellung muß am Choke-Seilzug ca. 2 mm Spiel vorhanden sein.

! VORSICHT !

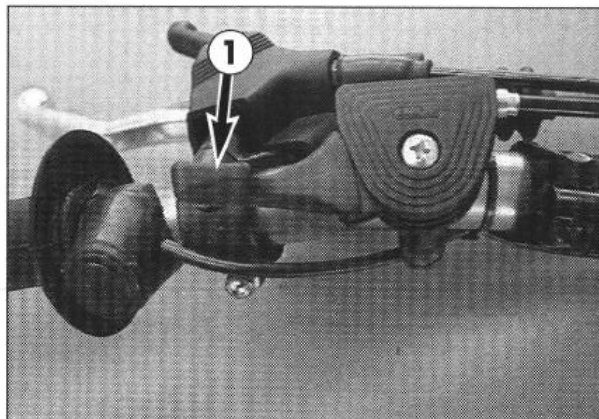
IST AM CHOKESEILZUG KEIN SPIEL VORHANDEN, KANN DIE BOHRUNG DES KALTSTARTERSYSTEMS NICHT GÄNZLICH VERSCHLOSSEN WERDEN. DIE FOLGEN SIND HOHER KRAFTSTOFFVERBRAUCH, UNRUNDER MOTORLAUF UND HOHER VERSCHLEIß VON KOLBEN UND ZYLINDER.

Choke lever (SX, SC)

When the choke lever ❶ is turned counterclockwise, a bore is opened in the carburetor which enables the engine to draw in additional fuel. This produces a „rich" fuel/air mixture necessary for cold start. If the choke lever is turned clockwise as far as stop, the bore will be closed again. In this position the choke cable must have a play of approx.2mm.

! CAUTION !

IF THERE IS NO PLAY IN THE CHOKE CABLE, THE COLD STARTER SYSTEM CANNOT BE COMPLETELY CLOSED. THIS RESULTS IN HIGH FUEL CONSUMPTION, THE ENGINE RUNS UNEVENLY WITH EXTREME WEAR OF PISTON AND CYLINDER.



Leva dello choke (SX, SC)

Azionando la leva dello choke ❶ in senso antiorario viene liberato un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può assorbire carburante addizionale. In questo modo risulta una miscela carburante aria „grassa", come è necessaria per l'avviamento a freddo. Girando la leva dello choke in senso orario fino all'arresto il foro viene richiuso. In questa posizione il comando a cavo flessibie dello choke deve presentare ca. 2 mm di gioco.

! AVVERTIMENTO !

IL COMANDO A CAVO FLESSIBIE DELLO CHOC NON PRESENTA GIOCO, IL FORO DEL SISTEMA DI AVVIAMENTO A FREDDO NON PUO ESSERE CHIUSO COMPLETAMENTE. LE CONSEGUENZE SONO UN ELEVATO CONSUMO DI CARBURANTE, UN FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DEL MOTORE ED UN'ELEVATA USURA DELLO STANTUFFO E DEL CILINDRO.

Starter (SX, SC)

Quand on tourne le levier de starter ❶ dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, on ouvre un passage dans le carburateur, ce qui permet au moteur d'aspirer un supplément d'essence. De la sorte le mélange se trouve enrichi, comme il se doit pour un démarrage à froid. Quand on fait revenir le levier dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée, le passage dans le carburateur se trouve bouché. Au repos le câble du levier de starter doit avoir un jeu d'environ deux millimètres.

! ATTENTION !

SI LE CABLE DE STARTER N'A PAS DE JEU, LE PASSAGE SPÉCIAL PRÉVU DANS LE SYSTEME D'ENRICHISSEMENT NE PEUT ETRE FERMÉ COMPLETEMENT: LES CONSÉQUENCES EN SONT UNE ÉLÉVATION DE LA CONSOMMATION, UN MANQUE DE RÉGULARITÉ DU RÉGIME MOTEUR ET UNE USURE ANORMALE DU PISTON ET DU CYLINDRE.

Choke (RXC - Qwik Silver carburetor)

Starting procedure:

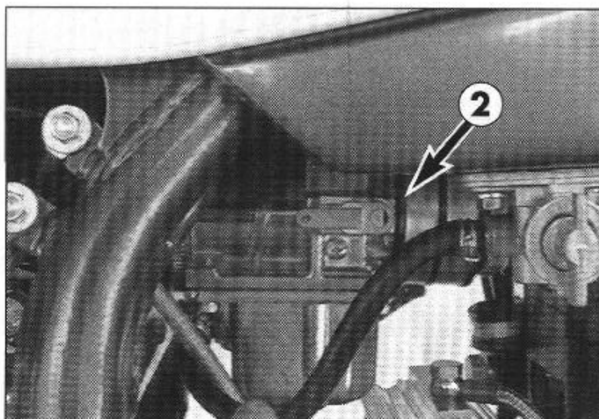
The Qwik Silver II does not have a conventional choke. Instead, a fuel enrichment device is used for starting. This device uses a seperate fuel pick up tube to enrichen the carburetor. This will not cause the idle to increase.The enrichner is for starting purposes only, continued use will cause an excessively rich condition or fouled spark plug.

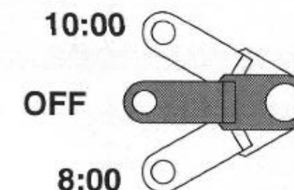
Cold Starts:

Turn enrichner lever (choke) ❷ to either 8:00 or 10:00 position and start engine as described in chapter DRIVING INSTRUCTIONS.

Warm and Hot Starts:

Do not activate the enrichner lever (choke) and start engine as described in chapter DRIVING INSTRUCTIONS.





Chokehebel (EXC, EGS)

Zieht man den Chokehebel ❷ nach hinten, wird im Vergaser eine Bohrung freigegeben, über die der Motor zusätzlich Kraftstoff ansaugen kann. Dadurch ergibt sich ein „fettes" Kraftstoff-Luftgemisch, wie es beim Kaltstart benötigt wird. Wird der Chokehebel bis zum Anschlag nach vorne geschoben, wird die Bohrung wieder verschlossen. In dieser Stellung muß am Choke-Seilzug ca. 2 mm Spiel vorhanden sein.

! VORSICHT !

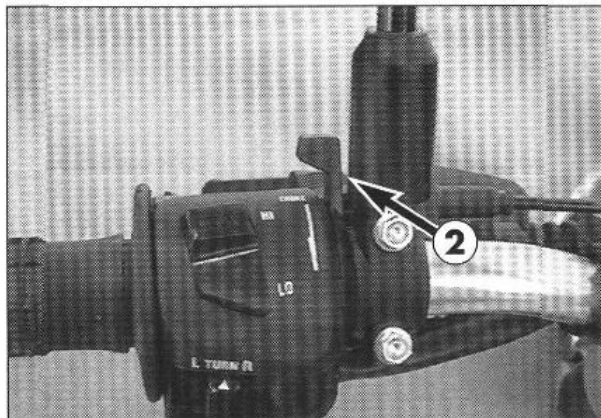
IST AM CHOKESEILZUG KEIN SPIEL VORHANDEN, KANN DIE BOHRUNG DES KALTSTARTERSYSTEMS NICHT GÄNZLICH VERSCHLOSSEN WERDEN. DIE FOLGEN SIND HOHER KRAFTSTOFFVERBRAUCH, UNRUNDER MOTORLAUF UND HOHER VERSCHLEIß VON KOLBEN UND ZYLINDER.

Choke lever (EGS)

If the choke lever ❷ is pulled backwards, a bore will be opened in the carburetor through which the engine may draw in additional fuel. This produces a „rich" fuel/air mixture necessary for cold start. If the choke lever is pushed forward up to the stop, the bore will be closed again. In this position the choke cable must have a play of approx.2mm.

! CAUTION !

IF THERE IS NO PLAY IN THE CHOKE CABLE, THE COLD STARTER SYSTEM CANNOT BE COMPLETELY CLOSED. THIS RESULTS IN HIGH FUEL CONSUMPTION, THE ENGINE RUNS UNEVENLY WITH EXTREME WEAR OF PISTON AND CYLINDER.



Leva dello choke (EGS)

Azionando la leva dello choke ❷ verso la posizione posteriore viene liberato un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può assorbire carburante addizionale. In questo modo risulta una miscela carburante aria "grassa", necessaria per l'avviamento a freddo. Girando la leva dello choke verso la posizione anteriore fino all'arresto il foro viene richiuso. In questa posizione il comando a cavo flessibile dello choke deve presentare ca. 2 mm di gioco.

! AVVERTIMENTO !

IL COMANDO A CAVO FLESSIBIE DELLO CHOC NON PRESENTA GIOCO, IL FORO DEL SISTEMA DI AVVIAMENTO A FREDDO NON PUO ESSERE CHIUSO COMPLETAMENTE. LE CONSEGUENZE SONO UN ELEVATO CONSUMO DI CARBURANTE, UN FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DEL MOTORE ED UN'ELEVATA USURA DELLO STANTUFFO E DEL CILINDRO.

Starter (EGS)

Lorsque l'on tire le levier de starter ❷ vers l'arrière, on libère un passage au niveau du carburateur, ce qui permet au moteur d'aspirer un peu d'essence supplémentaire. Ainsi s'établit un mélange air-carburant plus riche, comme cela est nécessaire pour un démarrage à froid. Quand on repousse le levier à fond vers l'avant, le passage est refermé. Il doit y avoir alors un jeu d'environ 2 mm au câble de starter.

! ATTENTION !

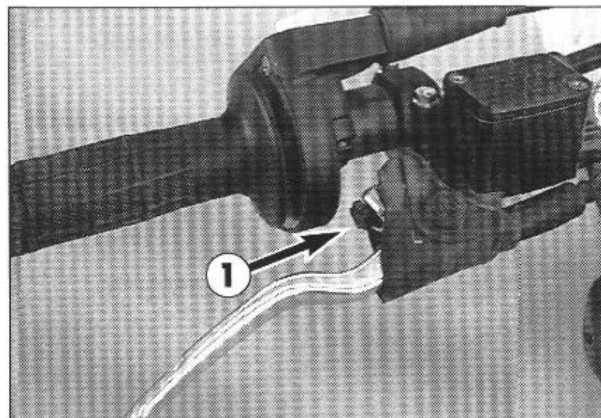
SI LE CABLE DE STARTER N'A PAS DE JEU, LE PASSAGE SPÉCIAL PRÉVU DANS LE SYSTEME D'ENRICHISSEMENT NE PEUT ETRE FERMÉ COMPLETEMENT: LES CONSÉQUENCES EN SONT UNE ÉLÉVATION DE LA CONSOMMATION, UN MANQUE DE RÉGULARITÉ DU RÉGIME MOTEUR ET UNE USURE ANORMALE DU PISTON ET DU CYLINDRE.

Handbremshebel, Druckpunkt einstellen

Der Handbremshebel ist am Lenker rechts montiert. Als Druckpunkt wird jener Widerstand bezeichnet, der am Handbremshebel spürbar wird, wenn die Bremsklötze an die Bremsscheibe gepreßt werden. Mit der Einstellschraube ❶ kann der Weg des Handbremshebels von der Ausgangsstellung bis zum Druckpunkt verstellt werden. Dadurch kann der Weg bis zum Druckpunkt an jede Handgröße angepaßt werden.

Hand brake lever, setting of pressure point

The hand breke lever is mounted on the handle bars on the right. The pressure point is the point of resistance felt on the hand brake lever when the brake pads contact the brake disc. The hand brake lever movement from start to pressure point can be adjusted by adjustment screw ❶. This way the play can be adjusted to fit any size hand.



Leva del freno a mano, regolazione punto di pressione

La leva del freno a mano è montata sul manubrio a destra. Il punto di pressione si identifica con la resistenza percepita sulla leva di comando quando le pastiglie vengono a contatto col disco. La vite ❶ consente la regolazione della corsa della leva, dall'inizio sino al punto di pressione, in funzione della struttura della mano.

Levier de frein à main, réglage du point d'attaque

Le levier de frein à main est à droite au guidon. On sent une légère résistance a la poignée lorsque les plaguettes attaquent le disque. Avec la vis de réglage ❶ on peut déterminer la course à vide de la poignée et adapter ainsi à la largeur de la main du pilote.

Tachometer, Kontrollampen (SC)

Der Kilometerzähler Ⓐ im Tachometer ❶ zeigt den gesamten Kilometerstand an.
Die blaue Kontrollampe ❷ leuchtet, wenn das Fernlicht eingeschaltet ist.
Die gelbe Kontrollampe ❸ leuchtet bei eingeschaltetem Blinker im Blinkrhythmus.
Die rote Kontrollampe ❹ beginnt ab einer Kühlwassertemperatur von 110° C zu leuchten.

! VORSICHT !

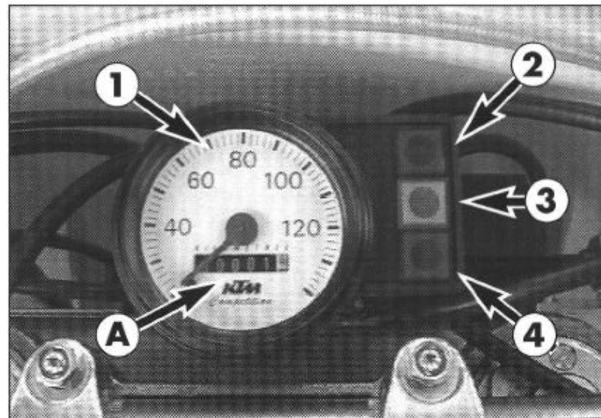
BEACHTEN SIE DIE HINWEISE IM KAPITEL „KÜHLSYSTEM" AUF SEITE 60

Speedometer, control lamps (SC)

The mileage indicator Ⓐ in the speedometer ❶ indicates overall mileage.
The blue control lamp ❷ lights up when the high beam is on.
The yellow control lamp ❸ flashes when the indicator is working in the same rhythm as the flashing indicator.
The red control lamp ❹ begins to light up once the cooling water temperature has reached 110° C (230°F).

! CAUTION !

PAY ATTENTION TO THE DIRECTIONS IN THE CHAPTER „COOLING SYSTEM" ON PAGE 61.



Tachimetro, lampade di controllo (SC)

Il contachilometri Ⓐ trovantesi nel tachimetro ❶ indica il chilometraggio totale.
La spia di controllo blu ❷ si illumina quando è accesa la luce abbagliante.
La spia di controllo gialla ❸ si illumina a lampeggiatore inserito nel ritmo di lampeggiamento.
La spia di controllo rossa ❹ si illumina a partire da una temperatura di 110° C dell'acqua di raffreddamento.

! AVVERTIMENTO !

SEGUITE LE INDICAZIONI NEL CAPITOLO „SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO" A PAGINA 60.

Compteur, témoins (SC)

Le compteur kilométrjque Ⓐ dans l'ensemble compteur ❶ indique la somme globale du kilométrage parcouru.
Le témoin bleu ❷ s'allume lorsque le feu de route est allumé.
Le témoin jaune ❸ s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.
Le témoin rouge ❹ s'allume lorsque la température du liquide de refroidissement atteint 110° C.

! ATTENTION !

RESPECTER LES RECOMMANDATIONS DU CHAPITRE „REFROIDISSEMENT" PAGE 61

Tachometer, Kontrollampen (EXC, EGS)

Der Kilometerzähler Ⓐ im Tachometer ❶ zeigt den gesamten Kilometerstand an.
Der Tageskilometerzähler Ⓑ kann mit dem Stellrad Ⓒ auf 0 gestellt werden. Dazu Stellrad nach vorne drehen, bis nur mehr Nullen im Anzeigefeld sind.
Die Kontrollampe **TURN** (gelb) leuchtet bei eingeschaltetem Blinker im Blinkrhythmus.
Kontrollampe **NEUTRAL** (grün) leuchtet, wenn das Getriebe auf Leerlauf geschaltet ist.
Die Kontrollampe **HIGH BEAM** (blau) leuchtet, wenn das Fernlicht eingeschaltet ist. Die
Die Kontrollampe **TEMP** (rot) beginnt ab einer Kühlwassertemperatur von 110° C zu leuchten.

! VORSICHT !

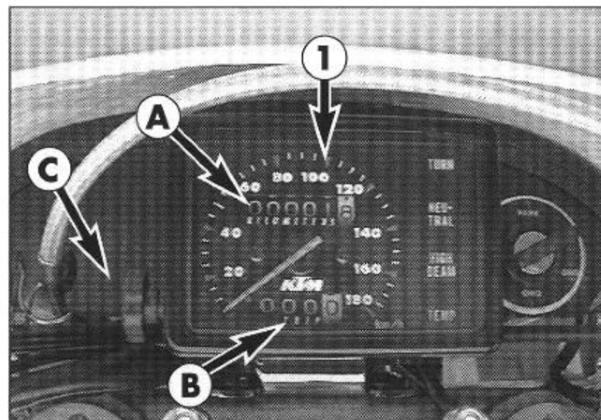
BEACHTEN SIE DIE HINWEISE IM KAPITEL „KÜHLSYSTEM" AUF SEITE 62

Speedometer, control lamps (RXC, EGS)

The mileage indicator Ⓐ in the speedometer ❶ indicates overall mileage. The day mileage indicator Ⓑ can be set to 0 by means of the adjustment wheel Ⓒ. Turn the adjustment wheel forward until only zeros can be seen in the display.
*The control lamp **TURN** (yellow) flashes when the indicator is working in the same rhythm as the flashing indicator.*
*The control lamp **NEUTRAL** (green) lights up when the gear is switched to idle.*
*The control lamp **HIGH BEAM** (blue) lights up when the high beam is on.*
*The control lamp **TEMP** (red) begins to light up once the cooling water temperature has reached 110°C (230°F).*

! CAUTION !

PAY ATTENTION TO THE DIRECTIONS IN THE CHAPTER „COOLING SYSTEM" ON PAGE 61 AND 63.



Tachimetro, lampade di controllo (EGS)

Il contachilometri Ⓐ trovantesi nel tachimetro ❶ indica il chilometraggio totale. Il contachilometri giornaliero Ⓑ può essere azzerato mediante la ruotina di registro Ⓒ. Per fare ciò girare la rotella di registro in avanti finché figurano solo zeri sull'indicazione.
La spia di controllo **TURN** (giallo) si illumina a lampeggiatore inserito nel ritmo di lampeggiamento.
La spia di controllo **NEUTRAL** (verde) si illumina quando il cambio è in folle.
La spia di controllo **HIGH BEAM** (blu) si illumina quando è accesa la luce abbagliante.
La spia di controllo **TEMP** (rosso) si illumina a partire da una temperatura di 110° C dell'acqua di raffreddamento.

! AVVERTIMENTO !

SEGUITE LE INDICAZIONI NEL CAPITOLO „SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO" A PAGINA 62.

Compteur, témoins (EGS)

Le compteur kilométrjque Ⓐ dans l'ensemble compteur ❶ indique la somme globale du kilométrage parcouru. Le totalisateur journalier Ⓑ peut être remis à 0 avec la molette Ⓒ. Pour cela, tourner la molette vers l'avant de manière à aligner les 0.
*Le témoin **TURN** (jaune) s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.*
*Le témoin **NEUTRAL** (vert) est allumé lorsque la boîte de vitesses est au point mort.*
*Le témoin **HIGH BEAM** (bleu) s'allume lorsque le feu de route est allumé.*
*Le témoin **TEMP** (rouge) s'allume lorsque la température du liquide de refroidissement atteint 110° C.*

! ATTENTION !

RESPECTER LES RECOMMANDATIONS DU CHAPITRE „REFROIDISSEMENT" PAGE 63

Zündschloß

Schaltstellung des Zündschlosses:

OFF = Zündung aus, Licht aus
PARK = Zündung aus, Begrenzungslicht ein (nur Modelle mit Batterie)
ON 1 = Zündung ein, Licht ein (wenn Motor läuft)
ON 2 = Zündung ein, Licht ein (wenn Motor läuft)

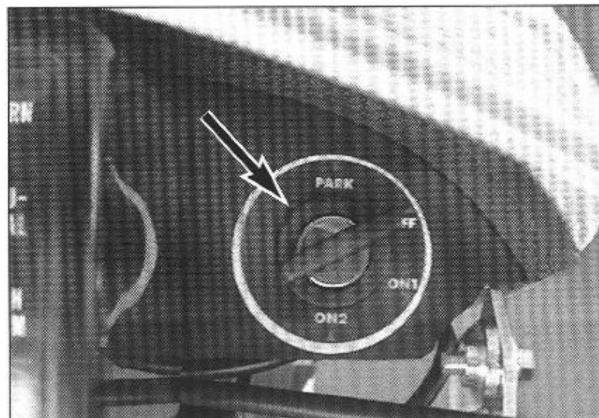
Der Zündschlüssel läßt sich in den Schaltstellungen OFF und PARK abziehen.

Ignition lock

Switch positions of ignition lock:

OFF = Ignition off, light off
PARK = Ignition off, parking light on (only versions with battery)
ON 1 = Ignition on, light on (if engine is running)
ON 2 = Ignition on, light on (if engine is running)

The ignition key can be withdrawn in positions OFF and PARK.



Serratura di accensione

Posizione della serratura di accensione:

OFF = Accensione disinserita, luce spenta
PARK = Accensione disinserita, luce di posizione accesa (solo modelli con batteria)
ON 1 = Accensione inserita, luce accesa (a motore acceso)
ON 2 = Accensione inserita, luce accesa (a motore acceso)

La chiave di accensione può essere estratta nelle posizioni OFF e PARK.

Contacteur

Position du contacteur:

OFF = Pas d'allumage, pas de lumière
PARK = Pas d'allumage, veilleuse allumée
ON 1 = La lumière est allumée (lorsque le moteur tourne)
ON 2 = La lumière est allumée (lorsque le moteur tourne)

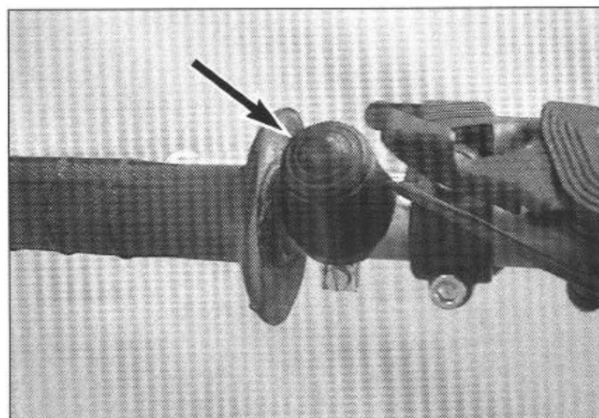
Dans les positions OFF et PARK la clé peut être retirée.

Kurzschlußtaster (SX)

Mit dem Kurzschlußtaster ❶ wird der Motor abgestellt. Beim Betätigen wird der Zündkreislauf kurzgeschlossen.

Short circuit button (SX)

The short circuit button ❶ turns off the engine. When pressing this button, the ignition circuit is short-cicuited.



Interruttore di corto circuito (SX)

Tramite l'interruttore di corto circuito ❶ viene arrestato il motore: quando viene azionato si provoca un corto circuito nel circuito di accensione.

Bouton de masse (SX)

Le bouton de masse ❶ permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.

Kombischalter (SC)

Der Lichtschalter hat 3 Schaltstellungen

Ⓐ = Licht aus
Ⓑ = Abblendlicht ein
Ⓒ = Fernlicht ein

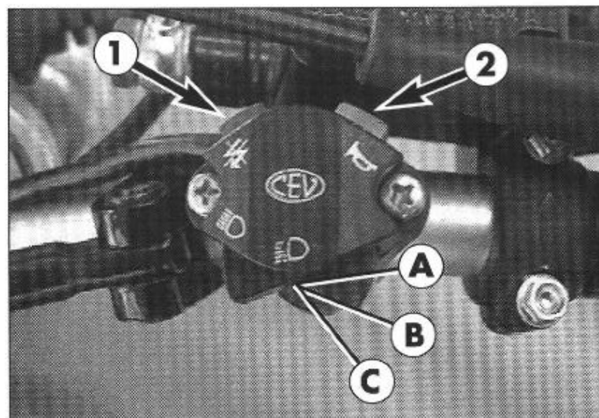
Der rote Kurzschlußtaster ❶ dient zum Abstellen des Motors. Taster gedrückt halten, bis der Motor stillsteht. Mit dem Taster ❷ wird das Horn betätigt.

Combination switch (SC)

The light switch has 3 switch positions.

Ⓐ = Light off
Ⓑ = Low beam light
Ⓒ = High beam light

The red short circuit button ❶ serves to switch off the engine. Leave the switch pressed, until the engine stops. With the button ❷ the horn will be ac-



Interruttore a combinazione (SC)

Il commutatore dell'illuminazione ha 3 posizioni:

Ⓐ = luci spente
Ⓑ = anabbaglianti
Ⓒ = abbaglianti

Il tasto rosso di corto cicuito ❶ serve per fermare il motore. Il tasto si preme fino a che il motore si ferma. Con il tasto ❷ si mette in azione la tromba.

Commodo (SC)

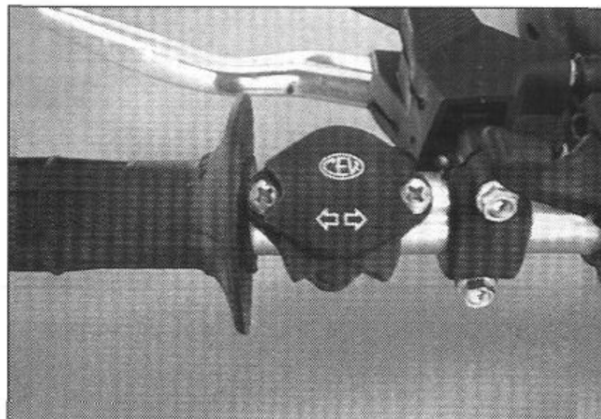
Le bouton d'éclairage ❶ a 3 positions.

Ⓐ = pas d'éclairage
Ⓑ = feu de croisement (code)
Ⓒ = feu de route (phare)

Le bouton de masse rouge ❶ sert à arrêter le moteur. Appuyer sur le bouton jusqu'à l'arrêt du moteur. Le bouton ❷ sert à actionner le klaxon.

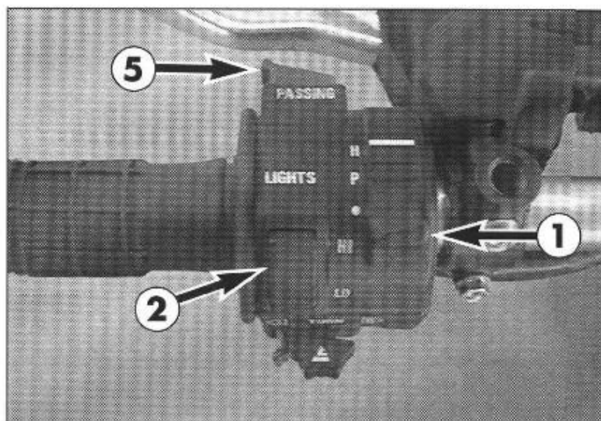
Blinkerschalter (Super Comp. BRD)

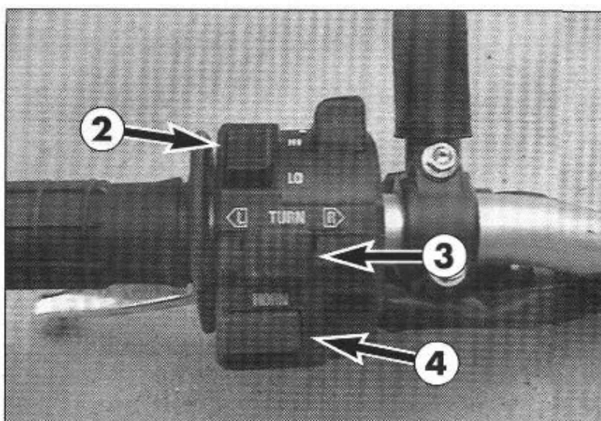
Bei diesem Modell ist der Blinkerschalter eine extra Einheit und am Lenker links montiert.
Der Kabelstrang ist so ausgelegt, daß für Einsätze im Gelände die gesamte Blinkanlage abgebaut werden kann. Die Funktion der restlichen elektrischen Anlage bleibt dabei erhalten.



Combination switch (RXC)

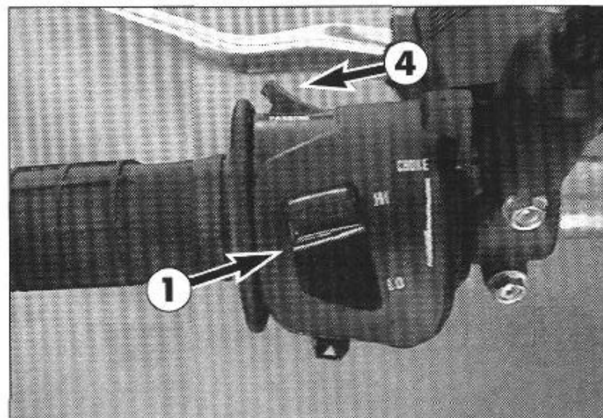
The light switch ❶ is fixed.
The rocker switch ❷ actuates the high beam and low beam.
HI *= High-beam light*
LO *= Low-beam light*
The indicator switch ❸ returns to central position after actuation. Press indicator switch towards switch housing to switch off the indicator.
L = Indicator left
R = Indicator right
The horn is sounded with button ❹. The light signal (high beam) is actuated with button ❺.
NOTE: The engine must be running in order to be able to check that all current consumers are functioning correctly.





Kombischalter (EXC, EGS)

Mit der Schaltwippe **LIGHTS** ❶ wird auf- und abgeblendet.
HI = Fernlicht
LO = Abblendlicht
Der Blinkerschalter **TURN** ❷ geht nach dem Schaltvorgang in die Mittelstellung zurück. Zum Ausschalten des Blinkers, den Blinkerschalter zum Schaltergehäuse drücken.
L = Blinker links
R = Blinker rechts
Mit dem Taster **HORN** ❸ wird das Horn betätigt.
Mit dem Taster **PASSING** ❹ wird das Lichtsignal (Fernlicht) betätigt.
HINWEIS: Um alle elektrischen Verbraucher auf Funktion prüfen zu können, muß der Motor laufen.

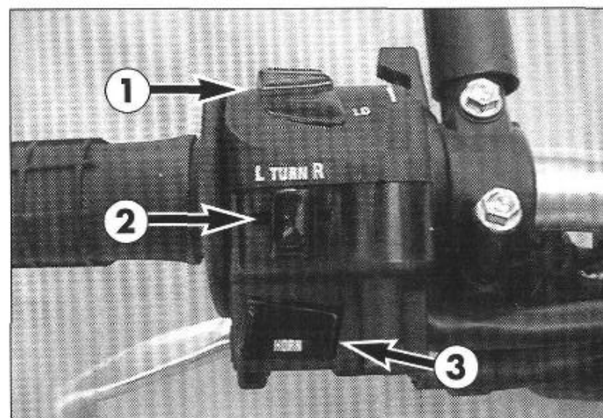


Commutatore plurifunzionale (EGS)

Per mezzo dell'interruttore **LIGHTS** ❶ si accendono gli abbaglianti e gli anabbaglianti.
HI = abbaglianti
LO = anabbaglianti
Il commutatore delle luci di direzione **TURN** ❷ ritorna in posizione centrale dopo essere stato azionato. Per spegnere la luce di direzione premere il commutatore verso la carcassa.
L = luce di direzione sinistra
R = luce di direzione destra
Tramite il tasto **HORN** ❸ viene azionato il clacson.
Tramite il tasto **PASSING** ❹ viene azionato il segnale luminoso (luce abbagliante).
AVVERTENZA: Per controllare il funzionamento delle utenze elettriche il motore dev'essere acceso.

Combination switch (EGS)

The rocker switch LIGHTS ❶ *actuates the high beam or low beam.*
***HI** = High-beam light*
***LO** = Low-beam light*
*The switch **TURN** ❷ returns to central position after actuation. Press indicator switch towards switch housing to switch off the indicator.*
***L** = Indicator left*
***R** = Indicator right*
*The horn is sounded with button **HORN** ❸.*
*The light signal (high beam) is actuated with button **PASSING** ❹.*
NOTE: The engine must be running in order to be able to check that all current consumers are functioning correctly.



Commodo (EGS)

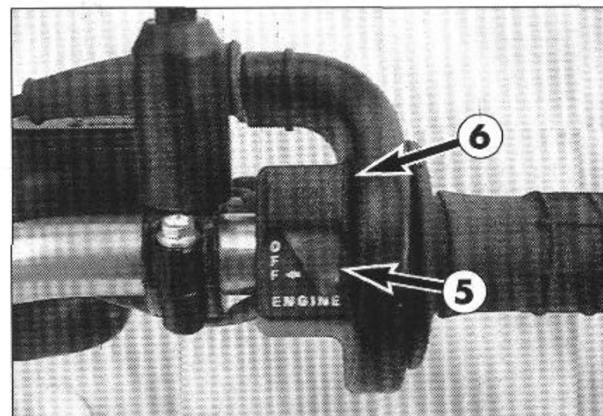
*L'inverseur **LIGHTS** ❶ permet de passer de code en phare et inversement.*
***HI** = feu de route (phare)*
***LO** = feu de croisement (code)*
*Le bouton de clignotants **TURN** ❷ revient lui-même en position médiane. Pour couper le clignotant, il faut appuyer sur le bouton.*
***L** = clignotant gauche*
***R** = clignotant droit*
*Le bouton **HORN** ❸ actionne le klaxon.*
*Le bouton **PASSING** ❹ est l'appel de phare.*
REMARQUE: Le contrôle de tous les équipements électriques peut seulement se faire lorsque le moteur tourne.

Kurzschlußschalter (EXC, EGS)

Der Kurzschlußschalter ❺ befindet sich am Gasdrehgriff. Er ist in erster Linie als Sicherheits- oder Notschalter gedacht und sollte normalerweise in Stellung **RUN** sein. In Stellung **OFF** ist der Zündstromkreis kurzgeschlossen. Der Taster ❻ ist funktionslos.

Short circuit switch (EGS)

*The short circuit switch ❺ is located on the rotating throttle handle. First and foremost it is designed as a safety or emergency switch and should normally be in the **RUN** position. When in the position **OFF** the ignition circuit is short circuited. Button ❻ is inoperative.*



Interruttore di corto circuito (EGS)

L'interruttore di corto circuito ❺ è collocato su la manopola del gas. Esso è concepito soprattutto come interruttore di sicurezza e per i casi d'emergenza e dovrebbe trovarsi normalmente sulla posizione **RUN**. Quando si trova sulla posizione **OFF**, il circuito elettrico dell'accensione è in corto circuito. Il pulsante ❻ non ha funzioni.

Bouton de masse rouge (EGS)

*Le bouton de masse rouge ❺ est placé sur la poignée tournante. Il fait principalement office de bouton de sécurité et d'urgence et doit normalement être en position **RUN**. En position **OFF**, le circuit d'allumage est fermé. Le bouton ❻ n a aucune fonction.*

Tanken, Kraftstoff

Tankverschluß öffnen: Tankentlüftungsschlauch ❶ aus dem Steuerkopf ziehen und Tankverschluß gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Tankverschluß schließen: Tankverschluß aufsetzen und im Uhrzeigersinn festschrauben. Tankentlüftungsschlauch in den Steuerkopf stecken und knickfrei verlegen.

! VORSICHT !

VERWENDEN SIE VERBLEITEN ODER UNVERBLEITEN SUPERKRAFTSTOFF MIT 95 OKTAN. KEINESFALLS KRAFTSTOFFE MIT WENIGER ALS 95 OKTAN VERWENDEN, DIESE KÖNNE MOTORSCHÄDEN VERURSACHEN.

Kraftstoff dehnt sich bei Erwärmung aus. Füllen Sie daher den Tank nicht bis zum oberen Rand (siehe Skizze).

⚠ ACHTUNG ⚠

BENZIN IST LEICHT ENTFLAMMBAR UND GIFTIG. BEIM HANTIEREN MIT BENZIN IST ÄUßERSTE VORSICHT GEBOTEN. TANKEN SIE IHR MOTORRAD NICHT IN DER NÄHE VON OFFENEN FLAMMEN BZW. BRENNENDEN ZIGARETTEN AUF. STELLEN SIE ZUM AUFTANKEN IMMER DEN MOTOR AB. ACHTEN SIE DARAUF, DAß SIE KEIN BENZIN AUF MOTOR ODER AUSPUFFROHR VERSCHÜTTEN, SOLANGE DIE MASCHINE HEIß IST. VERSCHÜTTETES BENZIN SOFORT AUFWISCHEN. WURDE BENZIN VERSCHLUCKT ODER IST ES IN DIE AUGEN GESPRITZT, IST SOFORT EIN ARZT AUFZUSUCHEN.

Filler cap, fuel

To open filler cap: *Pull the tank venting hose ❶ from the control head and turn the filler cap anti-clockwise.*
To close filler cap: *Screw on the filler cap clockwise. Place the tank venting hose in the control head, avoiding any kinks.*

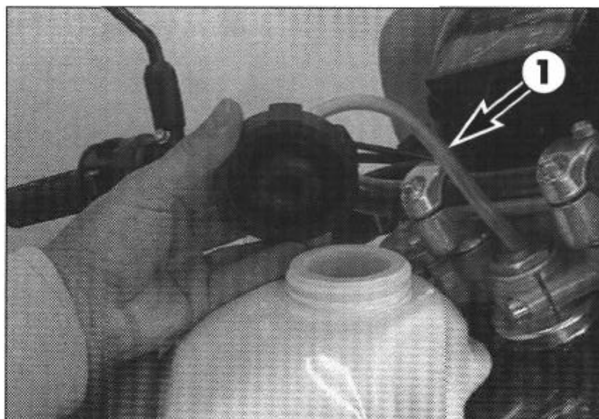
! CAUTION !

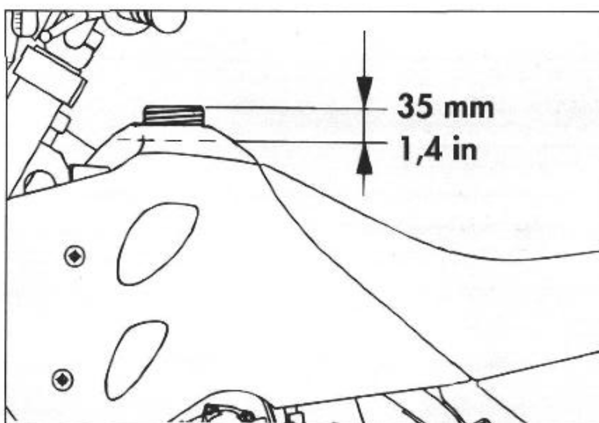
USE LEADED OR UNLEADED PREMIUM GRADE GASOLINE (95 OCTANES). NEVER USE ANY GASOLINE HAVING LESS THAN 95 OCTANES BECAUSE IT MAY DAMAGE THE ENGINE.

Fuel expands when its temperature rises. Therefore do not fill the tank to the top (see fig.).

⚠ WARNING ⚠

GASOLINE IS HIGHLY FLAMMABLE AND POISONOUS. EXTREME CAUTION SHOULD BE USED WHEN HANDLING GASOLINE. DO NOT REFUEL THE MOTORCYCLE NEAR OPEN FLAMES OR BURNING CIGARETTES. ALWAYS SWITCH OFF THE ENGINE BEFORE REFUELLING. BE CAREFUL NOT TO SPILL GASOLINE ON THE ENGINE OR EXHAUST PIPE WHILE THE ENGINE IS HOT. WIPE UP SPILLS PROMPTLY. IF GASOLINE IS SWALLOWED OR SPLASHED IN THE EYES, SEEK A DOCTOR'S ADVICE IMMEDIATELY.





Rifornimento, carburante

Aprire il tappo: Estrarre il tubo flessibile ❶ di disaerazione del serbatoio dal canotto di sterzo e girare il tappo del serbatoio in senso antiorario.
Chiudere il tappo: Poggiare il tappo del serbatoio e avvitarlo in senso orario. Inserire il tubo flessibile di disaerazione nel serbatoio dal canotto di sterzo e sisemarlo evitando pieghe.

! AVVERTIMENTO !

RIEMPITE IL SERBATOIO CON BENZINA SUPER CON O SENZA PIOMBO CON UN NUMERO D'OTTANO MINIMO 95. NON USARE ASSOLUTAMENTE BENZINA CON NUMERO D'OTTANO INFERIORE A 95, PERCHÉ POTREBBE PROVOCARE DANNI AL MOTORE.

Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore (vedi schizzo).

⚠ ATTENZIONE ⚠

LA BENZINA E FACILMENTE INFIAMMABILE E TOSSICA. MANEGGIANDO LA BENZINA SI ADOTTI LA MASSIMA CAUTELA. NON FATE IL PIENO DI BENZINA NELLE VICINANZE DI FIAMME APERTE O SIGARETTE ACCESE. SPEGNETE SEMPRE IL MOTORE PER FARE BENZINA. FATE ATTENZIONE A NON VERSARE BENZINA SUL MOTORE O SUL TUBO DI SCAPPAMENTO. ELIMINARE IMMEDIATAMENTE CON UN PANNO LA BENZINA VERSATA. QUALORA LA BENZINA DOVESSE VENIRE INGOIATA O SPRUZZATA NEGLI OCCHI OCCORRE RECARSI IMMEDIATAMENTE DA UN MEDICO.

Carburant, bouchon de réservoir

Pour ouvrir le bouchon: *Sortir de la colonne de direction le tuyau de mise à l'air ❶ et tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.*
Pour fermer le bouchon: *Visser le bouchon dans le sens des aiguilles d'une montre. Mettre le tuyau de mise à l'air dans la colonne de direction en faisant attention à ce qu'il n 'y ait pas de croc.*

! ATTENTION !

UTILISER DU SUPER PLOMBÉ OU SANS PLOMB D'UN INDICE D'OCTANE DE 95. NE PAS UTILISER DE CARBURANT D'UN INDICE INFÉRIEUR À 95, QUI POURRAIT PROVOQUER DES DÉGATS AU MOTEUR.

Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).

⚠ ATTENTION ⚠

L'ESSENCE S'ENFLAMME FACILEMENT ET ELLE EST NOCIVE. LA PLUS GRANDE PRUDENCE EST RECOMMANDÉE. NE PAS FAIRE LE PLEIN À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU D'UNE CIGARETTE. TOUJOURS ARRETER LE MOTEUR. FAIRE ATTENTION À NE PAS RENVERSER D'ESSENCE SUR L'ÉCHAPPEMENT OU LE MOTEUR TANT QUE LA MACHINE EST CHAUDE. ESSUYER AUSSITOT LES ÉCLABOUSSURES. EN CAS D'INGESTION OU D'ÉCLABOUSSURE DANS LES YEUX, IL FAUT CONSULTER AUSSITOT UN MÉDECIN.

Kraftstoffhahn

Der Kraftstoffhahn ist in Stellung **OFF** geschlossen. Bei Betrieb des Motorrades wird der Drehgriff in Stellung **ON** gebracht. In dieser Stellung entleert sich der Tank bis auf die Reserve. Die Reserve, ca. 1,5 Liter, wird erst dann verbraucht, wenn der Drehgriff in Stellung **RES** gebracht wird. Vergessen Sie nicht, nach dem Tanken den Drehgriff wieder in Stellung ON zu drehen.

! VORSICHT !

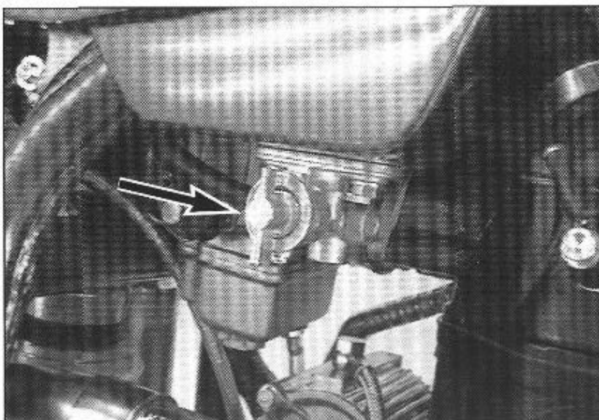
WIRD DAS FAHRZEUG ABGESTELLT, IST DER KRAFTSTOFFHAHN ZU SCHLIEßEN. WIRD DIESER NICHT GESCHLOSSEN, KANN MÖGLICHERWEISE DER VERGASER ÜBERLAUFEN UND KRAFTSTOFF IN DEN MOTOR GELANGEN.

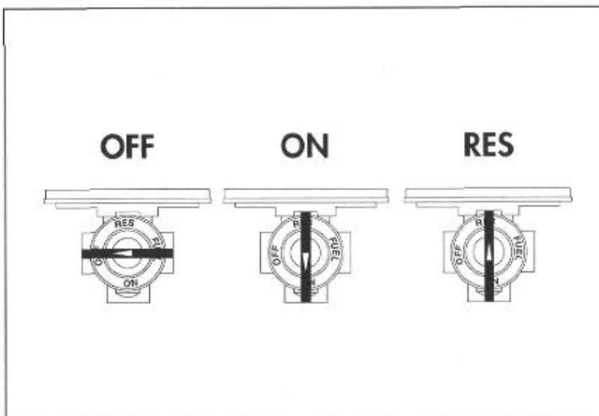
Fuel tap

The fuel tap is closed in the ***OFF*** *position. When driving the motorbike the rotating handle is brought into the* ***ON*** *position. In this position the tank empties down to the reserve. This reserve capacity of approx. 1.5 litres, is only consumed when the rotating handle is in the* ***RES*** *position. Do not forget to turn the rotating handle back into the ON position after refuelling.*

! CAUTION !

THE FUEL TAP SHOULD BE LOCKED WHENEVER THE MOTORCYCLE IS PARKED. IF THE TOP IS NOT CLOSED THE CARBURETTOR MAY OVERFLOW AND FUEL GET INTO THE ENGINE.





Rubinetto del carburante

Il rubinetto del carburante è chiuso quando si trova sulla posizione **OFF**. La manopola viene ruotata in posizione **ON** quando si vuole accendere la motocicletta. Con la manopola in questa posizione, il serbatoio si svuota fino alla riserva. La riserva, ca. 1,5 litri, viene consumata soltanto quando si ruota la manopola sulla posizione **RES**. Non dimenticarsi di riportare la manopola sulla posizione ON dopo aver fatto il pieno.

! AVVERTIMENTO !

SE LA MOTOCICLETTA VIENE POSTEGGIATA, IL RUBINETTO DEL CARBURANTE DEVONO ESSERE CHIUSI. SE NON VENGONO CHIUSI IL RUBINETTO EVENTUALMENTE TRACIMARE E POTREBBE PENETRARE CARBURANTE NEL MOTORE.

Robinet d'essence

Le robinet d'essence est fermé en position ***OFF.*** *Avant de démarrer, basculer sur la position* ***ON.*** *Dans cette position, le réservoir se vide jusqu'à la réserve. Cette réserve d'environ 1,5 litre n'est utilisée que si l'on passe sur la position* ***RES.*** *Ne pas oublier de revenir en position ON après avoir fait le plein.*

! ATTENTION !

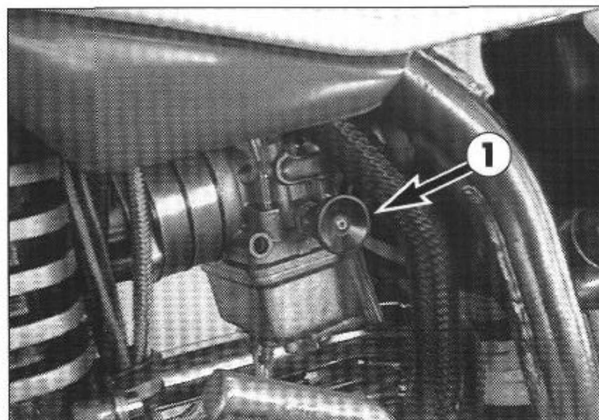
LORSQU'ON ARRETE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LES ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.

Heißstarteinrichtung

Der Vergaser ist mit einer Heißstarteinrichtung ❶ ausgerüstet, die das Anspringen des heißen Motors erleichtert. Heißstartknopf bis zum spürbaren Einrasten eindrücken, dadurch wird der Gasschieber leicht angehoben. Wenn der Motor läuft, den Heißstartknopf wieder in seine Grundstellung ziehen.

Hot-start device

The carburetor is equipped with a hot-start device which makes it easier to start the engine when hot. Press the hot-start button ❶ until it engages. This will slightly lift the throttle valve. Once the engine is running, pull the hot-start button back into its original position.



Dispositivo di avviamento a temperatura molto elevante

Il carburatore è dotato di un dispositivo di avviamento a temperatura molto elevata facilitante l'accensione del motore caldo. Premere il pulsante di avviamento a temperatura molto elevata fino a percepire chiaramente lo scatto ❶ in posizione. In questo modo viene sollevata leggermente la saracinesca del gas. Il pulsante di avviamento torna nella sua posizione di base dopo avere dato il gas per la prima volta.

Dispositif de démarrage à très chaud

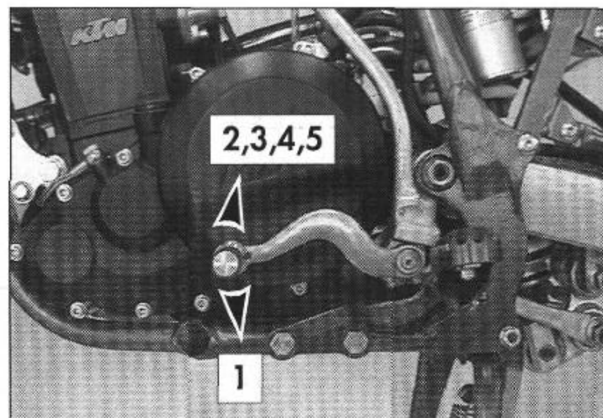
Les carburateur sont équipés d'un dispositif facilitant le démarrage du moteur quand il est chaud. Enfoncer le bouton ❶ jusqu'à ce que l'on sente qu'il s'enclenche. Ainsi on relève un peu le boisseau. Quand le moteur tourne, tirer sur le bouton pour le remettre en position de base.

Schalthebel

Der Schalthebel ist am Motor links montiert. Die Lage der Gänge ist aus der Abbildung ersichtlich.

Shift lever

The shift lever is mounted on the left side of the engine. The position of the gears is shown in the illustration.



Leva del cambio

La leva del cambio è montata a sinistra del motore. La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione.

Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses.

Kickstarter

Der Kickstarter ist am Motor links angebracht. Der Oberteil ist schwenkbar.

 **ACHTUNG** 

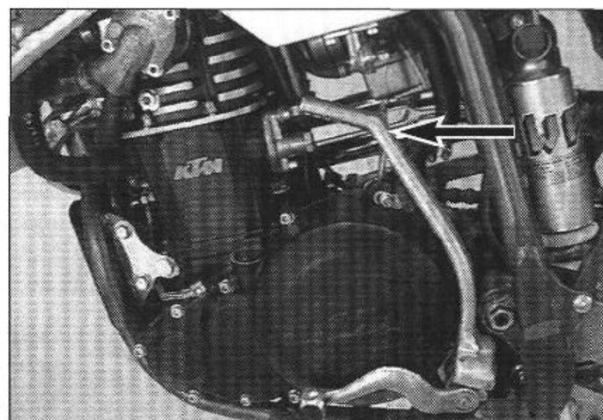
ZIEHEN SIE ZUM STARTEN DES MOTORS IMMER STIEFEL AN, UM VERLETZUNGEN ZU VERMEIDEN

Kickstarter

The kickstarter is mounted on the left side of the engine. The upper part can be swivelled.

 ***WARNING*** 

TO AVOID INJURY WHEN STARTING THE ENGINE, ALWAYS WEAR BOOTS!



Pedale di avviamento

Il pedale di avviamento è montato a sinistra del motore. La parte superiore è orientabile.

 **ATTENZIONE** 

INDOSSARE SEMPRE DEGLI STIVALI PER AVVIARE IL MOTOCICLO, ONDE PREVENIRE LESIONI.

Kick

Le kick se trouve sur la gauche du moteur. Il est repliable.

 ***ATTENTION*** 

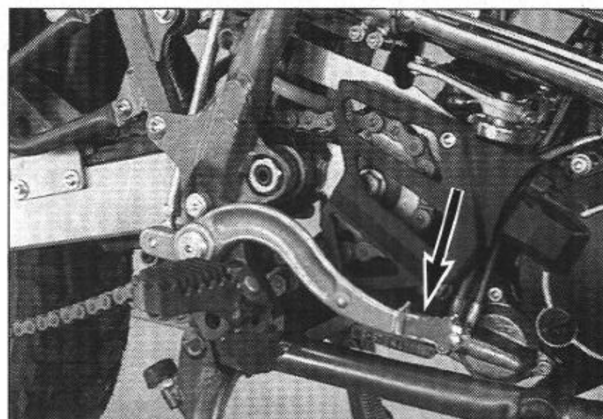
TOUJOURS METTRE DES BOTTES POUR FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR, AFIN D'EVITER TOUTE BLESSURE.

Fußbremshebel

Der Fußbremshebel befindet sich vor der rechten Fußraste. Die Grundstellung kann Ihrer Sitzposition entsprechend angepaßt werden (sie Wartungsarbeiten).

Foot brake pedal

The foot brake pedal is set in front of the right foot rest. The basic position can be adjusted to the seat position (see maintenance work).



Pedale freno

Il pedale del freno è posizionato davanti al pedale del piede destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).

Pédale de frein

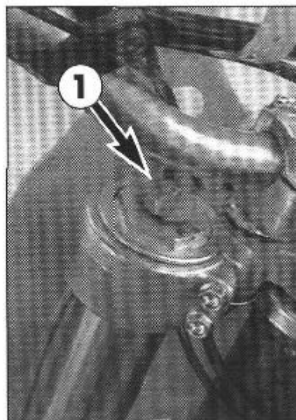
La pédale de frein se trouve devant le repose-pied droit. Sa position de base peut être adaptée à votre position de conduite (cf. Entretien).

Druckstufendämpfung der Gabel

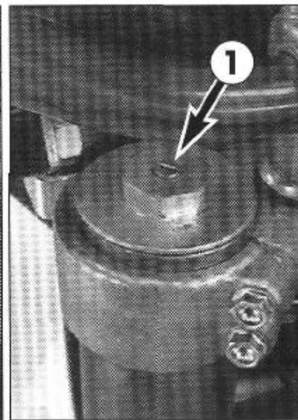
Die Druckstufen-Dämpfung ist im linken Gabelholm montiert. Sie ist nur für den Dämpfungsgrad beim Einfedern zuständig.
Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit dem Drehknopf ❶ verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn veringert die Dämpfung beim Einfedern.
GRUNDEINSTELLUNG MARZOCCHI:
Knopf bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 7 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.
GRUNDEINSTELLUNG WHITE POWER:
Knopf bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 10 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Compression damping of fork

The compression damping is built into the left fork tube. It only regulates the degree of damping during compressing.
With the knob ❶ the degree of damping of the compression can be adjusted. Turn the knob clockwise to increase damping, turn it counterclockwise to reduce damping during compressing.
BASIC ADJUSTMENT MARZOCCHI:
Turn the adjuster knob clockwise until it stops, than turn the knob 7 clicks counter clockwise.
BASIC ADJUSTMENT WHITE POWER:
Turn the adjuster knob clockwise until it stops, than turn the knob 10 clicks counter clockwise.



MARZOCCHI



WHITE POWER

Ammortizzamento del livello di compressione della forcella

Il sistema di ammortizzamento della compressione è montato nel longherone sinistro della forcella ed è solamente responsabile del grado di ammortizzamento in fase di compressione.
Il grado di ammortizzamento del livello di compressione può essere regolato diverse tramite la manopola ❶ Routando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.
REGOLAZIONE DI BASE MARZOCCHI:
Ruotare la calotta in senso orario fina alla battuta di arresto, dopodiché ruotare in senso antiorario di 7 scatti.
REGOLAZIONE DI BASE WHITE POWER:
Ruotare la calotta in senso orario fina alla battuta di arresto, dopodiché ruotare in senso antiorario di 10 scatti.

Réglage de la compression de la fourche

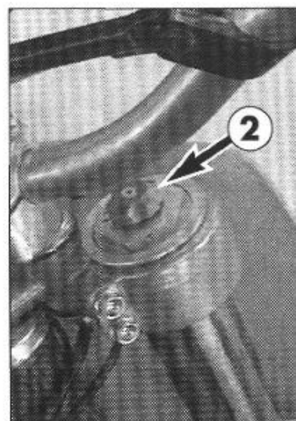
L'amortissement de la compression est monté sur le montant gauche de la fourche. Il ne sert qu'à régler l'amortissement de la compression.
Le degré d'amortissement de la compression se règle à l'aide du bouton rotatif ❶. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.
REGLAGE DE BASE MARZOCCHI:
Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée, puis revenir en arrière de 7 crans.
REGLAGE DE BASE WHITE POWER:
Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée, puis revenir en arrière de 10 crans.

Zugstufendämpfung der Gabel

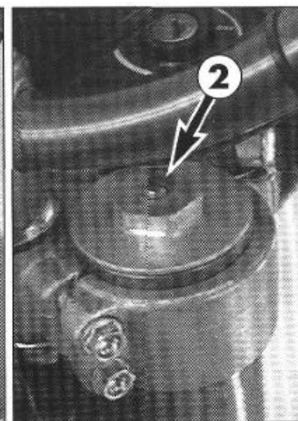
Die Zugstufendämpfung ist im rechten Gabelholm montiert. Sie ist nur für den Dämpfungsgrad beim Ausfedern zuständig.
Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit dem Drehknopf ❷ verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Ausfedern.
GRUNDEINSTELLUNG MARZOCCHI:
Knopf bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 7 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.
GRUNDEINSTELLUNG WHITE POWER:
Knopf bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 14 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Rebound damping of fork

The compression damping is built into the right fork tube. It only regulates the degree of damping during rebounding.
With the knob ❷ the degree of damping of the rebound can be adjusted. Turn the knob clockwise to increase damping, turn it counterclockwise to reduce damping during rebounding.
STANDARD POSITION MARZOCCHI:
Turn the adjuster knob clockwise until it stops, than turn the knob 7 clicks counter clockwise.
STANDARD POSITION WHITE POWER:
Turn the adjuster knob clockwise until it stops, than turn the knob 14 clicks counter clockwise.



MARZOCCHI



WHITE POWER

Ammortizzamento del livello di estensione della forcella

Il sistema di ammortizzamento dello stadio di estensione è montato nel longherone destro della forcella ed è solamente responsabile del grado di ammortizzamento in fase di estensione.
Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola ❷. Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.
REGOLAZIONE DI BASE MARZOCCHI:
Ruotare la calotta in senso orario fina alla battuta di arresto, dopodiché ruotare in senso antiorario di 7 scatti.
REGOLAZIONE DI BASE WHITE POWER:
Ruotare la calotta in senso orario fina alla battuta di arresto, dopodiché ruotare in senso antiorario di 14 scatti.

Réglage de la détente de la fourche

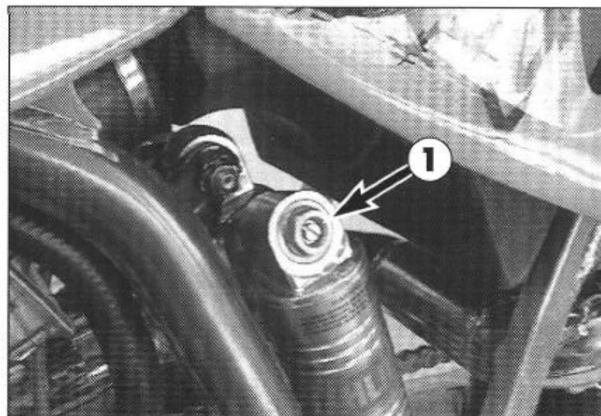
L'amortissement du rebond est monté sur le montant droite de la fourche. Il ne sert qu'à régler l'amortissement du rebond.
Le degré d'amortissement du rebond se règle à l'aide du bouton rotatif ❷. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.
REGLAGE DE BASE MARZOCCHI:
Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée, puis revenir en arrière de 7 crans.
REGLAGE DE BASE WHITE POWER:
Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée, puis revenir en arrière de 14 crans.

Druckstufendämpfung des Federbeines (ÖHLINS)

Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit dem Knopf ❶ verstellt werden. Drehen gegen den Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, Drehen im Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Einfedern.
GRUNDEINSTELLUNG: Knopf bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 15 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Compression damping of shock absorber (ÖHLINS)

With the knob ❶ the degree of damping of the compression can be adjusted. Turn the knob counterclockwise to increase damping, turn it clockwise to reduce damping during rebounding.
BASIC ADJUSTMENT: Turn the adjuster knob clockwise until it stops, than turn the knob 15 clicks counter clockwise.



Ammortizzamento del livello di compressione della ammortizzatore (ÖHLINS)

Il grado di ammortizzamento del livello di compressione può essere regolato diverse tramite la calotta ❶. Routando in senso antiorario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso orario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.
REGOLAZIONE DI BASE: Ruotare la calotta in senso orario fina alla battuta di arresto, dopodiché ruotare in senso antiorario di 15 scatti.

Réglage de la compression de l'ammortisseur (ÖHLINS)

L'ammortissement à la compression peut connaître da réglage au moyen du bouton ❶. En tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre on augmente l'ammortissement; en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on le réduit.
REGLAGE DE BASE: Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée, puis revenir en arrière de 15 crans.

Zugstufendämpfung des Federbeines (ÖHLINS)

Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit dem Stellrad ❷ verstellt werden. Drehen nach links erhöht die Dämpfung, Drehen nach rechts verringert die Dämpfung beim Ausfedern.
GRUNDEINSTELLUNG: Stellrad bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 16 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

 **ACHTUNG** 

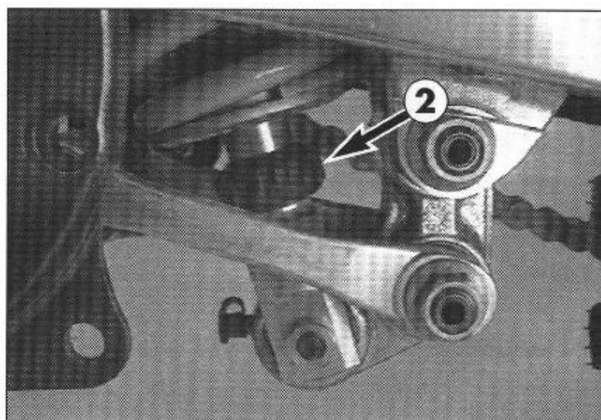
DIE DÄMPFEREINHEIT DES FEDERBEINES IST MIT HOCHVERDICHTETEM STICKSTOFF GEFÜLLT. VERSUCHEN SIE NIE DAS FEDERBEIN ZU ZERLEGEN ODER WARTUNGSARBEITEN SELBST DURCHZUFÜHREN, SCHWERE VERLETZUNGEN KÖNNTEN DIE FOLGE SEIN.

Rebound damping of shock absorber (ÖHLINS)

With the knob ❷ the degree of damping of the rebound can be adjusted. Turn the knob to the left side to increase damping, turn it to the right side to reduce damping during rebounding.
BASIC ADJUSTMENT: Turn the adjuster knob clockwise until it stops, than turn the knob 16 clicks counter clockwise.

 ***WARNING*** 

THE DAMPING UNITY OF THE SHOCK ABSORBER IS FILLED WITH HIGH COMPRESSED NITROGEN. NEVER TRY TO TAKE THE SHOCK ABSORBER APART OR TO DO ANY MAINTENANCE WORK YOURSELF. SEVERE INJURIES COULD BE THE RESULT.



Ammortizzamento del livello di estensione della ammortizzatore (ÖHLINS)

Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la calotta ❷. Ruotando a sinistra l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando a destra l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.
REGOLAZIONE DI BASE: Ruotare la rotella di regolazione in senso orario fino all'arresto, quindi ruotare in senso antiorario di 16 scatti.

 **ATTENZIONE** 

L'UNITÀ DI AMMORTIZZAMENTO DELLA GAMBA AMMORTIZZATRICE E RIEMPITA CON AZOTO ALTAMENTE COMPRESSO. NON PROVARE MAI A SMONTARE LA GAMBA AMMORTIZZATRICE O AD ESEGUIRE I LAVORI DI MANUTENZIONE SENZA L'AIUTO DI TECNICI, POTREBBERO ALTRIMENTI VERIFICARSI INCONVENIENTI POCO PIACEVOLI.

Réglage de la détente de l'ammortisseur (ÖHLINS)

L'amortissement á la détente peut peut connaître de réglage au moyen du bouton ❷. En tournant a gauche on augmente l'ammortissement; en tournant a droite on le réduit.
REGLAGE DE BASE: Tournez dans le sens des aiguilles d'une montre la molette de réglage jusqu'à la butée, puis revenir en arrière de 16 crans.

 ***ATTENTION*** 

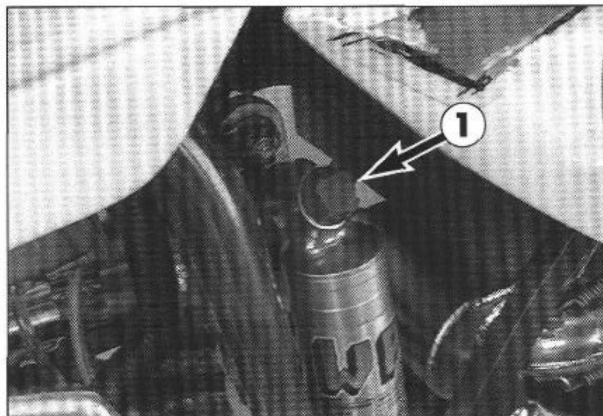
L'AMMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MEME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.

Druckstufendämpfung des Federbeines - WHITE POWER

Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit dem Knopf ❶ 7-fach verstellt werden. Drehen gegen den Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, Drehen im Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Einfedern.
STANDARDEINSTELLUNG: Position 3

Compression damping of shock absorber - WHITE POWER

With the knob ❶ the degree of damping of the compression can be adjusted to 8 positions. Turn the knob counterclockwise to increase damping, turn it clockwise to reduce damping during rebounding.
STANDARD ADJUSTMENT: psition 3



Ammortizzamento del livello di compressione della ammortizzatore - WHITE POWER

Il grado di ammortizzamento del livello di compressione può essere regolato in 7 posizioni diverse tramite la calotta ❶. Routando in senso antiorario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso orario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.
REGOLAZIONE DI BASE: posizione 3

Réglage de la compression de l'ammortisseur - WHITE POWER

L'ammortissement à la compression peut connaître 7 positions da réglage au moyen du bouton ❶. En tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre on augmente l'ammortissement; en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on le réduit.
REGLAGE DE BASE: Position 3

Zugstufendämpfung des Federbeines - WHITE POWER

Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit dem Stellrad ❷ 11-fach verstellt werden. Drehen nach links erhöht die Dämpfung, Drehen nach rechts veringert die Dämpfung beim Ausfedern.
STANDARDEINSTELLUNG: Position 4

⚠ ACHTUNG ⚠

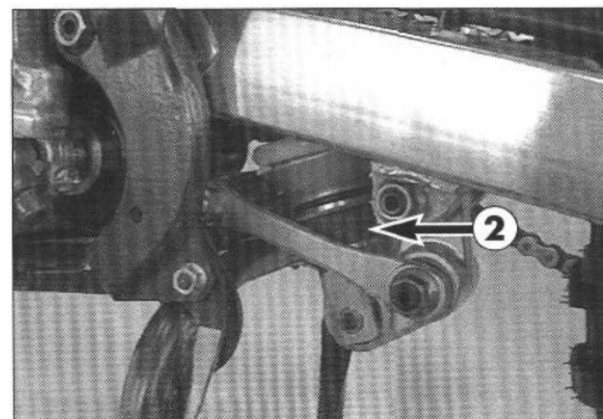
- ÄNDERN SIE DIE DÄMPFUNG ZWISCHEN DEN TESTFAHRTEN NIE MEHR ALS 2 KLICKS.
- DIE DÄMPFEREINHEIT DES FEDERBEINES IST MIT HOCHVERDICHTETEM STICKSTOFF GEFÜLLT. VERSUCHEN SIE NIE DAS FEDERBEIN ZU ZERLEGEN ODER WARTUNGSARBEITEN SELBST DURCHZUFÜHREN, SCHWERE VERLETZUNGEN KÖNNTEN DIE FOLGE SEIN.

Rebound damping of shock absorber - WHITE POWER

With the knob ❷ the degree of damping of the rebound can be adjusted to 11 positions. Turn the knob to the left side to increase damping, turn it to the right side to reduce damping during rebounding.
STANDARD ADJUSTMENT: position 4

⚠ WARNING ⚠

- *NEVER CHANGE DAMPING BETWEEN THE TEST DRIVES MORE THAN 2 CLICKS.*
- *THE DAMPING UNITY OF THE SHOCK ABSORBER IS FILLED WITH HIGH COMPRESSED NITROGEN. NEVER TRY TO TAKE THE SHOCK ABSORBER APART OR TO DO ANY MAINTENANCE WORK YOURSELF. SEVERE INJURIES COULD BE THE RESULT.*



Ammortizzamento del livello di estensione della ammortizzatore - WHITE POWER

Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato in 11 posizioni diverse tramite la calotta ❷. Ruotando a sinistra l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando a destra l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.
REGOLAZIONE DI BASE: posizione 4

⚠ ATTENZIONE ⚠

- NON CAMBIARE L'AMMORTIZZAMENTO DI PIU DI DUE CLICK TRA UN GIRO DI COLLAUDO E L'ALTRO.
- L'UNITÀ DI AMMORTIZZAMENTO DELLA GAMBA AMMORTIZZATRICE E RIEMPITA CON AZOTO ALTAMENTE COMPRESSO. NON PROVARE MAI A SMONTARE LA GAMBA AMMORTIZZATRICE O AD ESEGUIRE I LAVORI DI MANUTENZIONE SENZA L'AIUTO DI TECNICI, POTREBBERO ALTRIMENTI VERIFICARSI INCONVENIENTI POCO PIACEVOLI.

Réglage de la détente de l'ammortisseur - WHITE POWER

L'amortissement á la détente peut peut connaître 11 positions de réglage au moyen du bouton ❷. En tournant a gauche on augmente l'ammortissement; en tournant a droîte on le réduit.
REGLAGE DE BASE: Position 4

⚠ ATTENTION ⚠

- *NE JAMAIS MODIFIER L'AMMORTISSEMENT DE PLUS DE DEUX CRANS ENTRE DEUX ESSAIS.*
- *L'AMMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MEME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.*

Lenkungsschloß

Mit dem am Steuerkopf angebrachten Schloß ist die Lenkung versperrbar. Zum Versperren Lenkung ganz nach rechts einschlagen, Schlüssel anstecken, nach links drehen, eindrücken, nach rechts drehen und abziehen.

! VORSICHT !

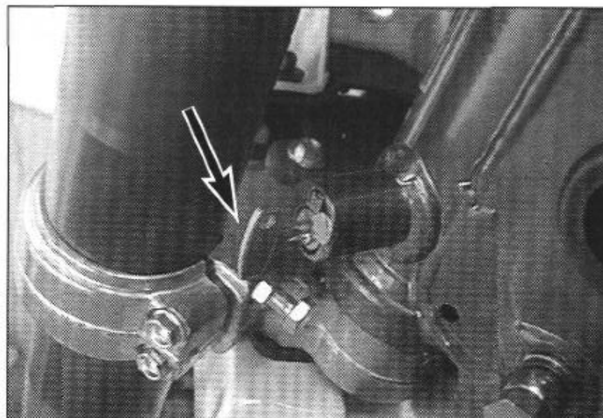
LASSEN SIE DEN SCHLÜSSEL NIE IM ABSPERRSCHLOß STECKEN. WENN SIE DIE LENKUNG NACH LINKS EINSCHLAGEN KANN DER SCHLÜSSEL BESCHÄDIGT WERDEN.

Handlebar lock

The handlebar can be locked by means of the lock located on the control head. Fully turn handlebar to right to lock, insert key, turn to left, press in, turn to left, press in, turn to right and withdraw.

! CAUTION !

NEVER LEAVE THE KEY INSERTED IN THE SHUT-OFF LOCK. IF YOU TURN THE STEERING TO THE LEFT THE KEY COULD GET DAMAGED.



Bloccasterzo

Con il bloccasterzo messo sul canotto di sterzo il manubrio è serrabile. Per chiudere a chiave il manubrio girarlo completamente a destra, introdurre la chiave, girare a sinistra, premere, girare a destra ed estrarre.

! AVVERTIMENTO !

NON LASCIARE MAI LE CHIAVI ATTACCATE ALLA SERRATURA. QUEST'ULTIME POTREBBERO INFATTI ESSERE DANNEGGIATE NEL MOMENTO IN CUI STERZATE VERSO DESTRA.

Antivol de direction

L'antivol placé sur la colonne de direction permet de bloquer le véhicule. Pour fermer, tourner le guidon complètement à droite, introduire la clé, la tourner vers la gauche, l'enfoncer, la tourner vers la droite et la retirer.

! ATTENTION !

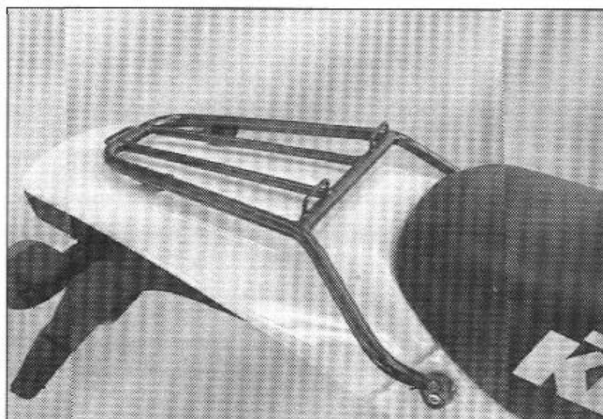
NE JAMAIS LAISSER LA CLEF DANS LA SERRURE D'ANTIVOL. LORSQUE L'ON AMENE LA FOURCHE EN BUTÉE À GAUCHE, LA CLEF PEUT ETRE TORDUE.

Gepäckträger (EGS)

Der Gepäckträger darf mit maximal 10 kg belastet werden. Die beiden Bügel seitlich dienen als Haltegriffe für den Beifahrer.

Baggage rack (EGS)

The baggage rack may be loaded with up to 10 kg. The two lateral hoops serve as handles for the passenger



Portabagagli (EGS)

Il portabagagli può portare un peso massimo di 10 kg. Le stanghe curve laterali servono da sostegno per il passeggero.

Porte-bagages (EGS)

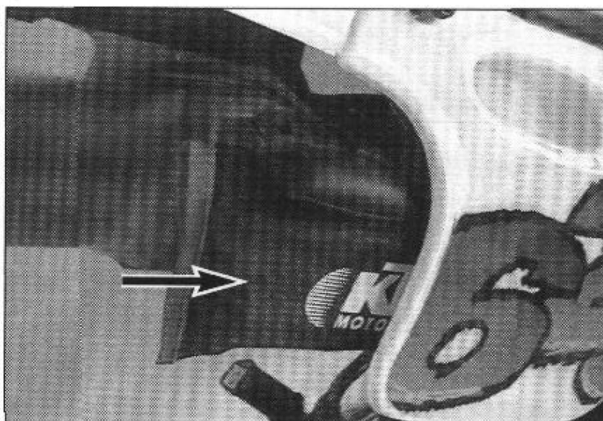
La charge du porte-bagages doit être au maximum de 10 kg. Les deux arceaux latéraux servent de poignées de maintien pour le passager.

Bordwerkzeug (EGS)

Das Bordwerkzeug befindet sich in der Werkzeugbox unter der rechten Seitenverkleidung.

Tool set (EGS)

The tool set is located in the tool box under the right side cover.



Attrezzi sono contenuti (EGS)

I attrezzi sono contenuti nel box sotto al fianchetto destro.

Outils se trouvent (EGS)

Les outils se trouvent dans la sacoche sous la plaque latérale droite.

Überprüfen vor jeder Inbetriebnahme

Beim Betrieb muß das Motorrad in technisch einwandfreiem Zustand sein. Im Interesse der Fahrsicherheit sollten Sie sich zur Gewohnheit machen, am Motorrad vor jeder Inbetriebnahme eine allgemeine Überprüfung vorzunehmen.

Folgende Kontrollen sollten dabei durchgeführt werden:

1 Motorölstand kontrollieren
Zu wenig Motoröl führt zu vorzeitigem Verschleiß und in weiterer Folge zum Motorschaden.

2 Kraftstoff
Kraftstoffmenge im Tank prüfen und beim Schließen des Tankverschlußes den Tankbelüftungsschlauch knickfrei verlegen.

3 Kette
Eine lockere Kette kann von den Kettenrädern fallen, eine stark abgenützte Kette kann reißen und mit einer ungeschmierten Kette tritt unnötiger Verschleiß an Kette und Kettenräder auf.

4 Reifen
Reifen auf Beschädigungen prüfen. Reifen mit einem Schnitt oder einer Beule müssen erneuert werden. Die Profiltiefe muß den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Der Luftdruck ist ebenfalls zu prüfen. Wenig Profil und falscher Luftdruck verschlechtern das Fahrverhalten.

5 Bremsen
Funktion prüfen, Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter prüfen. Die Vorratsbehälter sind so dimensioniert, daß auch bei abgenützten Bremsklötzen kein Nachfüllen erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheiten im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM-Fachwerkstätte überprüfen, da mit einem Bremsversagen zu rechnen ist.
Der Zustand der Bremsschläuche und die Bremsbelagstärke müssen ebenfalls kontrolliert werden.

6 Seilzüge
Einstellung und Leichtgängigkeit aller Seilzüge prüfen.

7 Kühlflüssigkeit
Kühlflüssigkeitsstand bei kaltem Motor prüfen.

8 Elektrische Anlage
Scheinwerfer, Schlußlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollampen und Horn bei laufendem Motor auf Funktion prüfen.

9 Gepäck
Falls Sie Gepäck mitführen, ist die Befestigung zu prüfen.

 **ACHTUNG** 

- ZIEHEN SIE SICH FÜR DIE FAHRT ENTSPRECHEND AN. CLEVERE KTM-FAHRER TRAGEN STETS EINEN HELM, STIEFEL, HANDSCHUHE UND EINE JACKE, EGAL OB ES SICH UM EINE TAGESREISE ODER NUR UM EINE KURZE AUSFAHRT HANDELT.DIE SCHUTZKLEIDUNG SOLLTE AUFFÄLLIG SEIN, DAMIT SIE SCHON FRÜH VON ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMERN GESEHEN WERDEN. DER BEIFAHRER BRAUCHT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH ENTSPRECHENDE SCHUTZKLEIDUNG .
- FAHREN SIE NICHT NACH ALKOHOLKONSUM
- VERWENDEN SIE NUR ZUBEHÖRTEILE, DIE VON KTM FREIGEGEBEN SIND. FRONTVERKLEIDUNGEN KÖNNEN ZUM BEISPIEL BEI HOHEN GESCHWINDIGKEITEN DAS FAHRVERHALTEN DES MOTORRADES NEGATIV BEEINFLUSSEN. KOFFER, ZUSATZTANKS USW. KÖNNEN SICH DURCH DIE GEÄNDERTE GEWICHTSVERTEILUNG EBENFALLS NEGATIV AUF DAS FAHRVERHALTEN AUSWIRKEN.
- VORDER- UND HINTERRAD DÜRFEN NUR MIT REIFEN GLEICHARTIGER PROFILGESTALTUNG BEREIFT SEIN

Hinweise zur ersten Inbetriebnahme

- Lesen Sie vor der ersten Fahrt die gesamte Bedienungsanleitung aufmerksam durch.
- Machen Sie sich mit den Bedienungsorganen vertraut.
- Stellen Sie den Handbremshebel und den Fußbremshebel in die für Sie angenehmste Stellung.
- Gewöhnen Sie sich auf einem leeren Parkplatz oder im leichten Gelände an das Handling des Motorrades, bevor Sie eine größere Ausfahrt machen . Versuchen Sie auch einmal möglichst langsam und im Stehen zu fahren, um mehr Gefühl für das Motorrad zu bekommen.
- Machen Sie keine Geländefahrten, die Ihre Fähigkeiten und Erfahrung überfordern.
- Halten Sie während der Fahrt den Lenker mit beiden Händen fest und lassen Sie die Füße auf den Fußrastern.
- Nehmen Sie den Fuß vom Bremshebel wenn Sie nicht bremsen wollen. Wird der Fußbremshebel nicht freigegeben, schleifen die Bremsklötze ununterbrochen und die Bremse wird überhitzt.
- Ein Beifahrer darf nur mitgenommen werden, wenn Ihr Motorrad dafür ausgerüstet und zugelassen ist. Der Beifahrer muß sich während der Fahrt an den Haltebügeln oder am Fahrer festhalten und die Füße auf den Soziusfußrasten lassen.
- Nehmen Sie keine Veränderungen am Motorrad vor und verwenden Sie immer „Original KTM Ersatzteile". Ersatzteile von anderen Herstellern können die Sicherheit des Motorrades beeinträchtigen.
- Motorräder reagieren empfindlich auf Veränderung der Gewichtsverteilung. Wenn Sie Gepäck mitnehmen, befestigen Sie es möglichst nahe an der Fahrzeugmitte und verteilen Sie das Gewicht gleichmäßig auf Vorderrad und Hinterrad. Überschreiten Sie keinesfalls das höchstzulässige Gesamtgewicht und die Achslasten. Das höchstzulässige Gesamtgewicht ergibt sich aus folgenden Gewichten:
  - Motorrad betriebsbereit und vollgetankt
  - Gepäck
  - Fahrer und Beifahrer mit Schutzkleidung und Helm.
- Beachten Sie die Einfahrvorschriften

Einfahren der LC-4 Modelle

Auch noch so fein bearbeitete Flächen an den Motorteilen haben rauhere Oberflächen als Teile, die schon längere Zeit aufeinander gleiten. Jeder Motor muß daher einlaufen. Aus diesem Grund darf der Motor während der ersten 1000 Kilometer nicht bis an seine Leistungsgrenze beansprucht werden. Außerdem darf die Motordrehzahl 4800/min nicht überschritten werden. Die ersten 1000 Kilometer sollten Sie das Motorrad unter verschiedenen Einsatzbedingungen (Straße, leichtes Gelände) bewegen. Aus der unten angeführten Tabelle können Sie, ausgehend von der Hinterrad-Übersetzung Ihres Motorrades, die Höchstgeschwindigkeit in den einzelenen Gängen bei 4800/min ersehen.

Gang \ i	16:40Z	15:40Z	16:45Z	15:45Z	15:50Z	14:50Z
1. G	40 kmh	40 kmh	35 kmh	35 kmh	30 kmh	30 kmh
2. G	55 kmh	55 kmh	50 kmh	50 kmh	40 kmh	40 kmh
3. G	75 kmh	70 kmh	65 kmh	65 kmh	60 kmh	55 kmh
4. G	90 kmh	85 kmh	80 kmh	80 kmh	70 kmh	65 kmh
5. G	115 kmh	110 kmh	100 kmh	100 kmh	85 kmh	80 kmh

HINWEIS:
Während der Einfahrphase des Motors, also den ersten 1000 Kilometer, sollte Motoröl auf Mineralölbasis verwendet werden. Dies trifft auch zu, wenn der Motor instandgesetzt wurde.

Startvorgang bei kaltem Motor

1 Benzinhahn öffnen
2 Zündung einschalten und Motorstopschalter auf RUN stellen (falls montiert)
3 Motorrad vom Ständer nehmen

 **ACHTUNG** 

STELLEN SIE SICH NICHT IN DEN SCHWENKBEREICH DES SEITENSTÄNDERS, WENN SIE DAS MOTORRAD VOM STÄNDER NEHMEN. ER SCHWENKT VON SELBST MIT VIEL SCHWUNG NACH OBEN,

4 Getriebe auf Leerlauf schalten
5 Kaltstarthilfe (Choke) betätigen
6 KEIN Gas geben und Kickstarter über den VOLLEN Weg kraftvoll durchtreten.
7 Springt der Motor an, ist der Chokehebel etwas zurückzustellen sobald er unrund zu laufen beginnt.

 **ACHTUNG** 

- ZIEHEN SIE ZUM STARTEN DES MOTORS IMMER STIEFEL AN, UM VERLETZUNGEN ZU VERMEIDEN
- STARTEN SIE DEN MOTOR NICHT IN EINEM GESCHLOSSENEN RAUM UND LASSEN SIE IHN DORT AUCH NICHT LAUFEN. AUSPUFFGASE SIND GIFTIG UND KÖNNEN ZU BEWUßLOSIGKEIT ODER ZUM TODE FÜHREN. SORGEN SIE BEIM BETRIEB DES MOTORS STETS FÜR AUSREICHENDE BELÜFTUNG.

 **VORSICHT** 

DREHEN SIE DEN KALTEN MOTOR NICHT HOCH. DABEI KANN ES ZUM MOTORSCHADEN KOMMEN, WEIL SICH DER KOLBEN SCHNELLER ERWÄRMT UND DADURCH AUSDEHNT ALS DER WASSERGEKÜHLTE ZYLINDER. MOTOR IMMER VORHER WARMLAUFEN LASSEN BZW. MIT GERINGER BELASTUNG WARMFAHREN.





Startvorgang bei warmem Motor

1 Benzinhahn öffnen
2 Zündung einschalten und Motorstopschalter auf RUN stellen (falls montiert)
3 Motorrad vom Ständer nehmen
4 Getriebe auf Leerlauf schalten
5 KEIN Gas geben und Kickstarter über den VOLLEN Weg kraftvoll durchtreten

Startvorgang bei heißem Motor

1 Benzinhahn öffnen
2 Zündung einschalten und Motorstopschalter auf RUN stellen (falls montiert)
3 Motorrad vom Ständer nehmen
4 Getriebe auf Leerlauf schalten
5 Heißstartknopf am Vergaser bis zum Arretieren eindrücken
6 KEIN Gas geben und Kickstarter über den VOLLEN Weg kraftvoll durchtreten
7 Wenn der Motor läuft, den Heißstartknopf wieder in seine Grundstellung ziehen.

Abhilfe bei „abgesoffenem" Motor

Handdekompressorhebel ziehen, Vollgas geben, Kickstarter 5 – 10 mal betätigen und Motor wie oben beschrieben starten.

Anfahren

Kupplungshebel ziehen, 1. Gang einlegen, Kupplungshebel langsam freigeben und gleichzeitig Gas geben.

 **ACHTUNG** 

KONTROLLIEREN SIE BEVOR SIE LOSFAHREN IMMER, OB DER HAUPT- BZW. SEITENSTÄNDER BIS ZUM ANSCHLAG NACH OBEN GESCHWENKT IST. WENN DER STÄNDER AM BODEN STREIFT, KANN DAS MOTORRAD AUßER KONTROLLE GERATEN.

Schalten, Fahren

Der 1. Gang, mit dem Sie jetzt fahren, stellt den Anfahr- oder Berggang dar. Wenn die Verhältnisse (Verkehr, Steigung) es erlauben, können Sie in höhere Gänge schalten. Dazu Gas wegnehmen, gleichzeitig Kupplungshebel ziehen, nächsten Gang einlegen, Kupplungshebel freigeben und Gas geben. Wurde der Choke betätigt, ist dieser nach dem Erwärmen des Motors abzustellen.
Nach dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit durch volles Aufdrehen des Gasdrehgriffes, diesen auf $^3/_4$ Gas zurückdrehen; die Geschwindigkeit verringert sich kaum, der Kraftstoffverbrauch geht jedoch stark zurück. Geben Sie immer nur so viel Gas wie der Motor gerade verarbeiten kann - brüskes Aufreißen des Gasdrehgriffes erhöht den Verbrauch.
Zum Zurückschalten Motorrad nötigenfalls abbremsen und gleichzeitig Gas wegnehmen. Kupplungshebel ziehen und niedrigeren Gang einlegen, Kupplungshebel langsam freigeben und Gas geben bzw. nochmals schalten.

 **ACHTUNG** 

- BEFOLGEN SIE DIE VERKEHRSVORSCHRIFTEN, FAHREN SIE DEFENSIV UND VORAUSSCHAUEND UM GEFAHREN MÖGLICHST FRÜH ZU ERKENNEN.
- PASSEN SIE DIE FAHRTGESCHWINDIGKEIT DEN VERHÄLTNISSEN UND IHREM FAHRKÖNNEN AN
- FAHREN SIE VORSICHTIG AUF UNBEKANNTEN STRAßEN BZW. IN UNBEKANNTEM GELÄNDE.
- IM GELÄNDE SOLLTEN SIE STETS MIT EINEM FREUND AUF EINEM ZWEITEN MOTORRAD UNTERWEGS SEIN, DAMIT SIE SICH IM FALLE VON SCHWIERIGKEITEN GEGENSEITIG HELFEN KÖNNEN.
- ERNEUERN SIE DAS HELMVISIER BZW. DAS BRILLENGLAS RECHTZEITIG. BEI GEGENLICHT IST MAN MIT ZERKRATZTEM VISIER ODER ZERKRATZTER BRILLE PRAKTISCH BLIND.
- NACH EINEM STURZ IST DAS MOTORRAD WIE VOR JEDER INBETRIEBNAHME ZU ÜBERPRÜFEN.

 **VORSICHT** 

- HOHE DREHZAHLEN BEI KALTEM MOTOR WIRKEN SICH NEGATIV AUF SEINE LEBENSDAUER AUS. SIE FAHREN DEN MOTOR AM BESTEN IM MITTLEREN DREHZAHLBEREICH EINIGE KILOMETER WARM, ERST DANN SOLLTE DER MOTOR VOLL BELASTET WERDEN. DER MOTOR HAT SEINE BETRIEBSTEMPERATUR ERREICHT, SOBALD DIE KÜHLER WARM WERDEN.
- SCHALTEN SIE NIE VON VOLLGAS IN EINEN KLEINEREN GANG. DER MOTOR WIRD DABEI ÜBERDREHT UND KANN BESCHÄDIGT WERDEN. AUßERDEM KANN DURCH DAS BLOCKIEREN DES HINTERRADES DAS MOTORRAD LEICHT AUßER KONTROLLE GERATEN.
- LÄNGRE WHEELIE-FAHRTEN FÜHREN ZU EINEM DRUCKABFALL IM ÖLSYSTEM UND KÖNNEN DADURCH ZUM MOTORSCHADEN FÜHREN
- BEGINNT DIE ROTE KONTROLLAMPE TEMP WÄHREND DER FAHRT ZU LEUCHTEN, BEACHTEN SIE BITTE DIE HINWEISE AUF DEN SEITEN 60 (SX, SC) UND 62 (EXC, EGS)!
- BEI AUFTRETEN VON ABNORMALEN VIBRATIONEN WÄHREND DES BETRIEBES, MOTORBEFESTIGUNGSSCHRAUBEN AUF FESTEN SITZ PRÜFEN.

Abbremsen

Gas wegnehmen und mit Hand- und Fußbremse gleichzeitig bremsen. Auf sandigem, regennaßem oder schlüpfrigem Untergrund soll vorwiegend die Hinterradbremse betätigt werden. Bremsen Sie stets mit Gefühl, blockierende Räder führen zum Schleudern oder zum Sturz. Schalten Sie dabei auch das Getriebe, der Geschwindigkeit entsprechend, in kleinere Gänge.
Nützen Sie bei langen Talfahrten die Bremswirkung des Motors. Schalten Sie dazu das Getriebe 1 oder 2 Gänge zurück, überdrehen Sie jedoch den Motor nicht. So brauchen sie wesentlich weniger zu bremsen und die Bremsen werden nicht überhitzt.

 **ACHTUNG** 

BEIM BREMSEN ERHITZEN SICH BREMSSCHEIBE, BREMSKLÖTZE, BREMSSATTEL UND BREMSFLÜSSIGKEIT. JE HEIßER DIESE TEILE WERDEN, DESTO SCHWÄCHER IST DIE BREMSWIRKUNG. IM EXTREMFALL KANN DANN DAS KOMPLETTE BREMSSYSTEM AUSFALLEN.

Anhalten und Parken

Motorrad abbremsen und Getriebe auf Leerlauf schalten. Zum Abstellen des Motors Zündung ausschalten bzw. bei Leerlaufdrehzahl des Motors Kurzschlußtaster drücken, bis der Motor stillsteht. Kraftstoffhahn schließen, auf festem Untergrund parken und Fahrzeug absperren.





HINWEIS ZUM HAUPTSTÄNDER:
Um das Motorrad mit möglichst wenig Kraftaufwand auf dem Hauptständer abstellen zu können, empfehlen wir folgende Vorgangsweise:
a) Hauptständer mit dem Fuß auf den Boden drücken
b) Kickstarter herausschwenken und Motorrad schräg nach hinten ziehen (siehe Abb.)

HINWEIS ZUM SEITENSTÄNDER:
Seitenständer mit dem Fuß bis zum Anschlag nach vorne schwenken und Motorrad zur Seite neigen. Achten Sie auf festen Untergrund und sicheren Stand. Zur Sicherheit können Sie einen Gang einlegen.

 **ACHTUNG** 

- LASSEN SIE DAS MOTORRAD NIE UNBEAUFSICHTIGT SOLANGE DER MOTOR LÄUFT.
- MOTORRÄDER PRODUZIEREN BEI BETRIEB SEHR VIEL WÄRME. DER MOTOR, DIE KÜHLER, DIE AUSPUFFANLAGE, DIE BREMSSCHEIBEN SOWIE DIE STOßDÄMPFER KÖNNEN SEHR HEIß WERDEN. BERÜHREN SIE DIESE TEILE NACH INBETRIEBNAHME DES MOTORRADES NICHT UND ACHTEN SIE DARAUF, DAß SIE IHRE MASCHINE AN EINEM ORT ABSTELLEN, WO NICHT DIE WAHRSCHEINLICHKEIT BESTEHT, DAß FUßGÄNGER SIE BERÜHREN UND SICH DABEI VERBRENNEN.

 **! VORSICHT !** 

- WIRD DAS FAHRZEUG ABGESTELLT, IST DER KRAFTSTOFFHAHN ZU SCHLIEßEN. WIRD DIESER NICHT GESCHLOSSEN, KANN EVENTUELL DER VERGASER ÜBERLAUFEN UND KRAFTSTOFF IN DEN MOTOR GELANGEN.
- SCHALTEN SIE DAS BEGRENZUNGSLICHT BEI ABGESTELLTEM MOTOR NIE LÄNGER ALS 90 MINUTEN EIN! BEI LÄNGERER EINSCHALTDAUER WIRD DIE BATTERIE TIEFENTLADEN UND DADURCH ZERSTÖRT.

DRIVING INSTRUCTIONS

Check the following before each start

When you start off, the motorcycle must be in a perfect technical condition. For safety reasons, you should make a habit of performing an overall check of your motorcycle before each start.

The following checks should be performed:

1 *Check the oil level*
Insufficient oil results in premature wear and consequently to engine damage.

2 *Fuel*
Check that there is sufficient fuel in the tank; when closing the filler cap, check that the tank venting hose is free of kinks.

3 *Chain*
A loose chain can fall from the chain wheels; an extremely worn chain can tear, and insufficient lubrication can result in unnecessary wear to the chain and chain wheels.

4 *Tyres*
Check for damaged tyres. Tyres showing cuts or dents must be replaced. The tread depth must comply with the legal regulations. Also check the air pressure. Insufficient tread and incorrect air pressure deteriorate the driving performance.

5 *Brakes*
Check correct functioning of the braking system. Check for sufficient brake fluid in the reservoir. The reservoirs have been designed in such a way that brake fluid does not need to be refilled even when the brake pads are worn. If the level of brake fluid falls below the minimum value, this indicates a leak in the braking system or completely worn out brake pads. Arrange for the braking system to be checked by a KTM specialist garage, as complete failure of the braking system can be expected.
Also check the state of the brake hose and the thickness of the brake linings.

6 *Cables*
Check correct setting and easy running of all control cables.

7 *Cooling fluid*
Check the level of cooling fluid when the engine is cold.

8 *Electrical system*
Check correct functioning of headlamps, tail-lights, brake lights, indicators, control lamps and horn while the engine is running.

9 *Luggage*
If you are taking luggage with you, check that this is securely fastened.

 ***WARNING*** 

- *WEAR SUITABLE CLOTHING WHEN DRIVING A MOTORCYCLE. CLEVER KTM DRIVERS ALWAYS WEAR A HELMET, BOOTS, GLOVES AND A JACKET, REGARDLESS OF WHETHER DRIVING ALL DAY OR JUST FOR A SHORT TRIP. THE PROTECTIVE CLOTHING SHOULD BE BRIGHTLY COLOURED SO THAT OTHER USERS OF THE ROADS CAN SEE YOU AS EARLY AS POSSIBLE. YOUR PASSENGER OF COURSE WILL ALSO NEED SUITABLE PROTECTIVE CLOTHING.*
- *DO NOT DRIVE AFTER HAVING CONSUMED ALCOHOL.*
- *ONLY USE ACCESSORIES THAT HAVE BEEN RELEASED BY KTM. FOR EXAMPLE, FRONT PANELLING CAN IMPAIR THE DRIVING PROPERTIES OF THE MOTORCYCLE. CASES, EXTRA TANKS ETC. CAN ALTER THE WEIGHT DISTRIBUTION AND THUS ALSO IMPAIR THE VEHICLES DRIVING PROPERTIES.*
- *THE FRONT AND REAR WHEEL ARE ONLY ALLOWED TO BE TYRED WITH TYRES THAT HAVE THE SAME PROFILE TYPE.*

Instructions for initial operation

- Read these operating instructions carefully before your first drive.
- Familiarize yourself with the operating elements.
- Adjust the hand brake lever and foot brake lever to the most comfortable positions for you.
- Get used to handling the motorcycle on an empty car park or open space, before starting on a longer drive. Also try to drive as slowly as possible and in standing position, to improve your feeling for the vehicle.
- Do not drive along off-road tracks which go beyond your abitily and experience.
- Hold the handle bars with both hands and leave your feet on the foot rests while driving.
- Remove your foot from the foot brake lever when you are not braking. If the foot brake lever is not released the brake pads rub continuously and the braking system is overheated.
- You may only be accompanied by a passenger if your motorcycle is fitted and registered for such purposes. The passenger must hold tight to the strap or hold on to the driver during the drive, with his feet on the passenger foot rests.
- Do not make any alterations to the motorcycle and always use ORIGINAL KTM SPARE PARTS. Spare parts from other manufacturers can impair the safety of the motorcycle.
- Motorcycles are sensitive to alterations in the distribution of weight. If you are taking luggage with you, this should be secured as close as possible to the middle of the vehicle; distribute the weight evenly between the front and rear wheel. Never exceed the maximum permissible laden weight and the axle weights. The maximum permissible laden weight is made up of the following components:
  - Motorcycle ready for operation and tank full
  - Luggage
  - Driver and passenger with protective clothing and hemlet.
- Pay attention for running in procedure.

Running in the LC-4 model

Even very precisely machined sections of engine components have rougher surfaces than components which have been sliding across one another for quite some time. Therefore, every engine needs to be broken in. For this reason, during its first 1000 kilometers (620 miles) the engine must not be reeved up to its performance limits. Besides the engine speed of 4800 r.p.m. must not be exceeded. During the first 1000 kilometers (620 miles), you should ride your motorcycle in different conditions (roads, easy cross-country terrain). The following table shows you the maximum velocity values in the different gears at 4800 r.p.m. as based on the rear wheel transmission ratio of your motorcycle.

gear / i	16:40 t	15:40 t	16:45 t	15:45 t	15:50 t	14:50 t
1st	40 (25)	40 (25)	35 (22)	35 (22)	30 (19)	30 (19)
2nd	55 (34)	55 (34)	50 (31)	50 (31)	40 (25)	40 (25)
3rd	75 (46)	70 (43)	65 (40)	65 (40)	60 (37)	55 (34)
4th	90 (56)	85 (53)	80 (50)	80 (50)	70 (43)	65 (40)
5th	115 (71)	110 (71)	100 (62)	100 (62)	85 (53)	80 (50)

km/h (mph)

NOTE:
During the stage of running the engine in, that is the first 1000 KM (620 miles), the engine oil used should be of a mineral oil formula. This also applies if the engine has been repaired.

Starting when the engine is cold

1 Open the fuel tap
2 Switch on ignition and put short circuit switch in the RUN position (if installed)
3 Swing up the side stand or center stand.

 **WARNING** 

BE CAREFUL NOT TO GET IN THE WAY OF THE SIDESTAND WHEN YOU RELEASE IT BECAUSE IT SNAPS BACK HARD AND CAN CAUSE INJURY.

4 Put the gear in neutral
5 Pull the choke lever on the handle-bars or on the carburetor
6 Leave throttle closed and push the kickstarter hard ALL THE WAY.
7 If the engine starts, push the choke lever back a little bit, as soon as the engine runs unevenly.

 **WARNING** 

- TO AVOID INJURY WHEN STARTING THE ENGINE, ALWAYS WEAR BOOTS!
- DO NOT START THE ENGINE AND ALLOW IT TO IDLE IN A CLOSED AREA. EXHAUST FUMES ARE POISONOUS AND CAN CAUSE LOSS OF CONSCIOUSNESS AND DEATH. ALWAYS PROVIDE ADEQUATE VENTILATION WHILE THE ENGINE IS RUNNING.

 ! **CAUTION** ! 

DON'T RIDE YOUR MOTORCYCLE WITH FULL LOAD AND DON'T REV ENGINE WHEN COLD. BECAUSE THE PISTON IS WARMING UP FASTER THAN THE WATER COOLED CYLINDER, IT CAN CAUSE ENGINE DAMAGE.





Starting when the engine is warm

1 Open the fuel tap
2 Switch on ignition and put short circuit switch in the RUN position (if installed)
3 Swing up the side stand or center stand.
4 Put gear into neutral
5 Leave the throttle closed and push the kickstarter hard ALL THE WAY

Starting when the engine is hot

1 Open the fuel tap
2 Switch on ignition and put short circuit switch in the RUN position (if installed)
3 Swing up the side stand or center stand.
4 Put gear into neutral
4 Push in the hot-start button on the carburettor as far as it will go
5 Put the piston in starting position (see above)
6 Leave the throttle closed and push the kickstarter hard ALL THE WAY
7 Once the engine is running, pull hot-start button back into its original position.

What to do when the engine is „flooded"

Pull in the hand decompression lever, open the throttle fully, kick the kick starter through the stroke 5 to 10 times and start the motor as described above.

Starting off

Pull the clutch lever. Put the engine into first gear, slowly release the clutch lever and open throttle at the same time.

 **WARNING** 

BEFORE YOU START OFF, CHECK THAT THE MAIN OR SIDE STAND HAS BEEN SWUNG RIGHT UP TO THE TOP. IF THE STAND DRAGS ON THE FLOOR, THE MOTORCYCLE CAN GO OUT OF CONTROL.

Shifting/Riding

You are now in first gear, refered to as the drive or uphill gear. Depending on the conditions (traffic, hill size, etc.), you can shift to a higher gear. Close throttle, at the same time pull clutch lever in and shift to the next higher gear. Let clutch lever go again and give gas. If you turned on the choke, make sure you turn it off again as soon as engine is warm.

When you reach full speed through opening the throttle all the way, turn throttle back to 3/4; the speed hardly decreases although the engine will use less gas. Only give as much gas as the engine can handle. Through quick and high reving of throttle, the gas usage increases. By shifting down, use the brakes if necessary and close throttle at the same time. Pull clutch lever and shift down to the next gear. Let clutch lever go slowely and open throttle or shift down again.

 **WARNING** 

- *OBSERVE THE TRAFFIC REGULATIONS, DRIVE DEFENSIVELY AND TRYING TO LOOK AHEAD AS FAR AS POSSIBLE SO THAT ANY HAZARDS CAN BE RECOGNIZED AS EARLY AS POSSIBLE.*
- *ADJUST YOUR DRIVING SPEED ACCORDING TO THE CONDITIONS AND YOUR DRIVING SKILLS.*
- *DRIVE CAREFULLY UN UNKNOWN ROADS RESPECTIVELY ON UNKNOWN TERRITORY.*
- *WHEN DRIVING OFF-ROAD, ALWAYS HAVE A FRIEND ON A SECOND MOTORCYCLE TO KEEP YOU COMPANY, SO THAT YOU CAN HELP EACH OTHER SHOULD DIFFICULTIES ARISE.*
- *REPLACE THE HELMET VISOR RESPECTIVELY GOGGLE GLASSES IN PLENTY OF TIME. WHEN LIGHT SHINES DIRECTLY ON SCRATCHED VISOR OR GOGGLES, YOU WILL BE PRACTICALLY BLIND.*
- *AFTER FALLING WITH THE MOTORCYCLE, CHECK ALL FUNCTIONS THOROUGHLY BEFORE STARTING UP OPERATIONS AGAIN.*

 **CAUTION** 

- *HIGH RPM RATES WHEN THE ENGINE IS COLD HAVE AN ADVERSE EFFECT ON THE LIFE OF YOUR ENGINE. WE RECOMMEND YOU RUN THE ENGINE IN A MODERATE RPM RANGE FOR A FEW MILES GIVING IT A CHANCE TO WARM UP. AFTER THAT NO FURTHER PRECAUTIONS IN THIS RESPECT NEED BE TAKEN. THE ENGINE HAS REACHED ITS OPERATING TEMPERATURE AS SOON AS THE RADIATORS BECOME WARM.*
- *NEVER HAVE THE THROTTLE WIDE OPEN WHEN CHANGING DOWN TO A LOWER GEAR. THE ENGINE WILL OVERSPEED, DAMAGING THE VALVES. IN ADDITION, THE REAR WHEEL BLOCKS SO THAT THE MOTORCYCLE CAN EASILY GET OUT OF CONTROL.*
- *LONG WHEELIES LEAD TO A DROP IN THE OIL PRESSURE WHICH CAN LEAD TO MOTOR DAMAGE.*
- *IF THE RED TEMP CONTROL LAMP LIGHTS UP WHILE YOU ARE DRIVING, PLEASE PROCEED AS SPECIFIED IN THE NOTES CONTAINED ON PAGES 61 (SX, SC, RXC) AND 63 (EGS)!*
- *IF ANY ABNORMAL VIBRATIONS OCCUR WHILE DRIVING, CHECK THAT THE ENGINE FASTENING SCREWS ARE TIGHT.*

Braking

Close throttle and apply the hand and foot brakes at the same time. When driving on sandy, wet or slippery ground use mainly the rear wheel brake. Always brake with feeling, blocking wheels can cause you to skid or fall. Also change down to lower gears depending on your speed.

When driving down hill, use the braking effect of the engine. Change down one or two gears but do not overspeed the engine. In this way, you will not need to brake so much and the brakes will not overheat.

 **WARNING** 

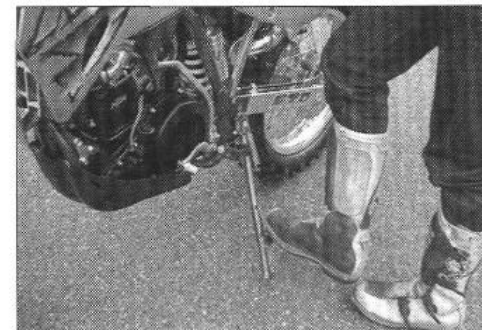
WHEN YOU BRAKE, THE BRAKE DISCS, BRAKE PADS, BRAKE CALIPER AND BRAKE FLUID HEAT UP. THE HOTTER THESE PARTS GET, THE WEAKER THE BRAKING EFFECT. IN EXTREME CASES, THE ENTIRE BRAKING SYSTEM CAN FAIL.

Stopping and parking

Apply the brakes fully and put the engine into neutral. To stop the engine, switch off the ignition or pull the short circuit button when the engine is idling, until the engine stops. Turn the fuel tap to the off position, park on an area where the ground is firm, and lock the motorcycle.



NOTE REGARDING THE MAIN STAND:
We advise the following procedure to place the motorcycle on the main stand as effortlessly as possible:
a) press main stand to ground using foot
b) swing out kickstarter and position rear of mo torcycle at an angle (see illustration)



NOTE REGARDING THE SIDE STAND:
Use your foot to kick side stand forward up to the stop and lean the motorcycle sideways. Make sure that the ground is solid and that your motorcycle is standing securely. Just in case, you can shift into one of the gears.

 **WARNING** 

- *NEVER LEAVE YOUR MOTORCYCLE WITHOUT SUPERVISION AS LONG AS THE ENGINE IS RUNNING.*
- *MOTORCYCLE ENGINES PRODUCE A GREAT AMOUNT OF HEAT WHILE RUNNING. THE ENGINE, EXHAUST PIPE, MUFFLER, BRAKE ROTORS, AND SHOCK ABSORBERS CAN BECOME VERY HOT. DO NOT TOUCH ANY OF THESE PARTS AFTER OPERATING THE MOTORCYCLE, AND TAKE CARE TO PARK IT WHERE PEDESTRIANS ARE NOT LIKELY TO TOUCH IT AND GET BURNED.*

 **CAUTION** 

- *CLOSE THE FUEL TAP WHEN LEAVING YOUR VEHICLE.OTHERWISE THE CARBURETTOR CAN FLOOD AND FUEL WILL ENTER THE ENGINE.*
- *NEVER LET THE PARKING LIGHT ON FOR LONGER THAN 90 MINUTES IF THE ENGINE IS SWITCHED OFF! IF THE OPERATING TIME EXTENDS THIS LIMIT, THE BATTERY WILL BECOME TOTALLY DISCHARGED AND THUS DESTROYED (RXC).*

Controllo prima di ogni messa in funzione

Per potere usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico ineccepibile. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.

In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

1 Controllare il livello d'olio del motore
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.

2 Carburante
Verificare la quantità di carburante trovantesi nel serbatoio e sistemare senza pieghe il tubo flessibile di aerazione del serbatoio chiudendone il tappo.

3 Catena
Una catena troppo lenta può cadere dai rocchetti, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei rocchetti.

4 Pneumatici
Controllare l'eventuale presenza di danni. Le ruote presentanti tagli o rigonfiamenti devono essere sostituite. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

5 Freni
Verificare il funzionamento, controllare il livello del liquido freni. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo dei ceppi del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni. Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle guarnizioni dei freni.

6 Comandi a cavo flessibile
Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.

7 Liquido di raffreddamento
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

8 Impianto elettrico
Controllare il funzionamento dei fari, della luce di coda, della luce del freno, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e del segnalatore acustico a motore acceso.

9 Bagagli
Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.

 **ATTENZIONE** 

- ABBIGLIATEVI IN MODO ADEGUATO QUANDO UTILIZZATE LA MOTOCICLETTA. I MOTOCICLISTI ASTUTI GUIDANTI UNA KTM PORTANO SEMPRE UN CASCO, STIVALI, GUANTI E UN GIUBBOTTO, CHE SI TRATTI DI VIAGGI DI UN GIORNO O SOLO DI BREVI PERCORSI. GLI INDUMENTI PROTETTIVI DOVREBBERO ESSERE BEN VISIBILI AFFINCHÉ IL MOTOCICLISTA VENGA RICO NOSCIUTO PRESTO DAGLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO. NATURALMENTE ANCHE IL PASSEGGERO NECESSITA DEI RELATIVI IN DUMENTI PROTETTIVI.
- NON GUIDARE DOPO AVER FATTO USO DI BEVANDE ALCOLICHE
- UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE GLI ACCESSORI ORIGINALI RILASCIATI DALLA KTM. I RIVESTIMENTI FRONTALI, PER ESEMPIO POSSONO INFLUENZARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO DI MARCIA DELLA MOTO A VELOCITÀ ELEVATE. LE VALIGE, I SERBATOI SUPPLEMENTARI ECC. POSSONO ANCH'ESSI AVERE INFLUENZE NEGATIVE SUL COMPORTAMENTO DI MARCIA DELLA MOTO A CAUSA DELLA DIVERSA RIPARTIZIONE DEL PESO.
- LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE DEVONO ESSERE MUNITE DI PNEUMATICI DAL PROFILO ADATTO.

Indicazione per la prima messa in funzione

- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Mettete la leva del freno a mano e del freno a pedale nella posizione per voi più comoda.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto o su terreno facile al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggiapiedi.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, i ceppi del freno slittano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Può essere portato un passeggero solo se la motocicletta è equipaggiata appositamente e se dispone del relativo permesso legale. Durante il viaggio il passeggero deve tenersi saldo alle apposite staffe o al conducente e deve lasciare i piedi sugli appositi poggiapiedi.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre PARTI DI RICAMBIO ORIGINALI KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Le motociclette reagiscono in modo sensibile agli spostamenti della ripartizione del peso. Quando portate bagagli fissateli possibilmente vicini al centro della moto e ripartite il peso uniformemente sulla ruota anteriore e su quella posteriore. Non oltrepassate per nessun motivo il massimo peso ammissibile e i carichi sugli assi. Il massimo peso complessivo ammissibile risulta dai seguenti pesi:
  - Motocicletta pronta per il funzionamento e con serbatoio pieno
  - Bagagli
  - Conducente e passeggero con indumenti protettivi e caschi.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

Rodaggio dei modelli LC-4

La superficie delle parti di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno liscie dei pezzi scorrevoli di motori in funzione già da tempo: questo spiega la necessità di rodare il motore nuovo. Pertanto nei primi 1000 km si dovrà evitare di lanciare il motore al massimo della potenza e si dovrà evitare di superare i 4800 giri /min. Durante i primi 1000 km sarà opportuno muovere il motociclo in diverse condizioni d'uso (su strada, su terreni fuori strada relativamente agevoli). Dalla seguente tabella potrete evincere, in base al rapporto di trasmissione della ruota posteriore del Vostro motociclo, le velocità massime relative alle singole marce ad un numero di giri di 4800/min.

giri \ i	16:40 d	15:40 d	16:45 d	15:45 d	15:50 d	14:50 d
1a	40 km/h	40 km/h	35 km/h	35 km/h	30 km/h	30 km/h
2a	55 km/h	55 km/h	50 km/h	50 km/h	40 km/h	40 km/h
3a	75 km/h	70 km/h	65 km/h	65 km/h	60 km/h	55 km/h
4a	90 km/h	85 km/h	80 km/h	80 km/h	70 km/h	65 km/h
5a	115 km/h	110 km/h	100 km/h	100 km/h	85 km/h	80 km/h

INDICAZIONE:
Durante la fase di rodaggio del motore, cioè durante i primi 1000 chilometri, si dovrebbe utilizzare olio per motori a base di olio minerale. Lo stesso si dica anche dopo riparazioni effettuate al motore.

Avviamento a motore freddo

1 Aprire il rubinetto del carburante
2 Inserire l'accensione e posizionare l'interruttore d'arresto del motore su RUN (se montato).
3 Togliere la motocicletta dal cavalletto.

 **ATTENZIONE** 

PER TOGLIERE LA MOTO DAL CAVALLETTO LATERALE, NON METTETEVI NEL CAMPO D'INCLINAZIONE DEL CAVALLETTO, PERCHÉ QUESTO TORNA DA SOLO IN ALTO CON MOLTO SLANCIO

4 Mettere il cambio in folle
5 Azionare la leva dello choke trovantesi sul manubrio
6 NON accelerare e premere energicamente il pedale di avviamento su tutto il raggio di movimento.
7 Se il motore si accende la leva dello choke deve essere ritirata leggermente appenca comincia a funzionare in modo leggermente irregolare.

 **ATTENZIONE** 

- INDOSSARE SEMPRE DEGLI STIVALI PER AVVIARE IL MOTOCICLO, ONDE PREVENIRE LESIONI.
- NON AVVIATE IL MOTORE IN UN LOCALE CHIUSO E NON LASCIATELO NEMMENO ACCESO IN TALI LOCALI. I GAS DI SCARICO SONO VELENOSI E POSSONO PORTARE ALLA PERDITA DI CONOSCENZA ED ALLA MORTE. IN CASO DI FUNZIONAMENTO DEL MOTORE ASSICURATE SEMPRE UN'AERAZIONE SUFFICIENTE.

 **AVVERTIMENTO** 

NON FATE SALIRE DI GIRI IL MOTORE FREDDO. CIO POTREBBE CAUSARE DANNEGGIAMENTI DEL MOTORE PERCHÉ LO STANTUFFO SI RISCALDA E, CONSEGUENTEMENTE, SI DILATA PIU RAPIDAMENTE DEL CILINDRO RAFFREDDATO AD ACQUA. FARE SEMPRE RISCALDARE PRIMA IL MOTORE DA FERMI OVVERO FARLO RISCALDARE MARCIANDO A NUMERO DI GIRI BASSO.





Avviamento a motore caldo

1 Aprire il rubinetto del carburante
2 Inserire l'accensione e posizionare l'interruttore d'arresto del motore su RUN (se montato)
3 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
4 Mettere il cambio in folle
5 NON accelerare e premere energicamente il pedale di avviamento su tutto il raggio di movimento

Avviamento a motore a temperatura molto elevata

1 Aprire il rubinetto del carburante
2 Inserire l'accensione e posizionare l'interruttore d'arresto del motore su RUN (se montato)
3 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
4 Mettere il cambio in folle
5 Premere fino all'arresto il pulsante di avviamento a temperatura molto elevata trovantesi sul carburatore
5 Portare lo stantuffo in posizione di avviamento (vedi sopra)
6 NON accelerare e premere energicamente il pedale di avviamento su tutto il raggio di movimento
7 A motore inserito riportare il pulsante di avviamento a temperatura molto elevata nella posizione base.

Rimedio in caso di motore „ingolfato"

Con la leva di decompressione a mano tirata e dando pieno gas, azionare 5-10 volte il pedale di avviamento e avviare il motore come descritto sopra.

Partenza

Tirare la leva della frizione, innestare la 1° marcia, lasciare lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

 **ATTENZIONE** 

PRIMA DI PARTIRE CONTROLLATE SEMPRE SE IL CAVALLETTO PRINCIPALE O LATERALE E ORIENTATO IN ALTO FINO ALL'ARRESTO. SE IL CAVALLETTO STRISCIA PER TERRA SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

Cambiare la marce, marciare

La 1° marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere il gas, tirare contemporaneamente la leva del cambio, innestare la marcia successiva, lasciare la frizione e accelerare. Se à stato azionato lo choc esso dovrà essere tolto una volta riscaldato il motore.
Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima sui 3/4; la velocità rimane quasi invariata ma il consumo di carburante si riduce notevolmente. Date sempre tanto gas quanto ne può sfruttare il motore in quel dato momento - azionando bruscamente la manopola comando gas si aumenta il consumo.Fer tornare in marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente il gas, tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

 **ATTENZIONE** 

- OSSERVATE LE NORME DEL TRAFFICO, GUIDATE IN MODO DIFENSIVO E PREVIDENTE ONDE RICONOSCERE I PERICOLI IL PIU PRESTO POSSIBILE.
- ADEGUARE LA VELOCITÀ DI GUIDA ALLE CONDIZIONI ED ALLE VOSTRE CAPACITÀ DI GUIDA.
- GUIDATE PRUDENTEMENTE SU STRADE O TERRENI SCONOSCIUTI
- FUORI STRADA DOVRESTE SEMPRE ESSERE ACCOMPAGNATI DA UN AMICO CON UNA SECONDA MOTO, IN MODO DA POTERVI AIUTARE A VICENDA IN CASO DI DIFFICOLTÀ.
- SOSTITUITE A TEMPO DEBITO LA VISIERA O IL VETRO DEGLI OCCHIALI. IN CASO DI CONTROLUCE SI E PRATICAMENTE CIECHI SE LA VISIERA O GLI OCCHIALI PRESENTANO SGRAFFIATURE.
- DOPO OGNI CADUTA LA MOTO DEVE ESSERE CONTROLLATA COME PRIMA DI OGNI MESSA IN FUNZIONE.

 **AVVERTIMENTO** 

- NUMERI DI GIRI ELEVATI A MOTORE FREDDO SI RIPERCUOTONO NEGATIVAMENTE SULLA DURATA D'ESERCIZIO DEL MOTORE. E' PERTANTO PREFERIBILE, PRIMA DI LANCIARE IL MOTORE A PIENO REGIME, RISCALDARLO PERCORRENDO QUALCHE CHILOMETRO IN CAMPO DI VELOCITÀ MEDIO. IL MOTORE HA RAGGIUNTO LA SUA TEMPERATURA D'ESERCIZIO APPENA I RADIATORI DIVENTANO CALDI.
- NON PASSATE MAI A TUTTO GAS IN UNA MARCIA INFERIORE. IL MOTORE VIENE PORTATO AD UN NUMERO DI GIRI ECCESSIVO E VENGONO DANNEGGIATE LE VALVOLE. INOLTRE SI POTREBBE PERDERE FACILMENTE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA IN SEGUITO AL BLOCCAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE.
- LA MARCIA PROLUNGATA SU UNA RUOTA SOLA COMPORTA UNA PERDITA DI PRESSIONE NEL SISTEMA DELL'OLIO CHE PUO PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- QUALORA LA SPIA DI CONTROLLO TEMP INIZIASSE A LAMPEGGIARE DURANTE LA MARCIA VEDERE LE ISTRUZIONI A PAGINA 60 (SX, SC) E 62 (EGS).
- IN CASO DI VIBRAZIONI ANORMALI DURANTE IL FUNZIONAMENTO VERIFICARE SE LE VITI DI FISSAGGIO DEL MOTORE SONO BEN SERRATE.

Frenare

Togliere il gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano e a il freno a pedale. Su fondi sabbiosi, bagnati da pioggia o sdrucciolevoli deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità.
In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore. Per fare ciò tornate in 1° o in 2° marcia, senza però salire eccessivamente di giri. In questo modo dovete frenare molto meno e i freni non si surriscaldano.

 **ATTENZIONE** 

ALL'ATTO DI FRENARE IL DISCO, I CEPPI, L'ELEMENTO FISSO ED IL LIQUIDO DEL FRENO SI RISCALDANO. PIU QUESTE PARTI SONO CALDE, PIU E DEBOLE L'EFFETTO DI FRENATURA. NEL CASO ESTREMO PUO NON FUNZIONARE TUTTO IL SISTEMA DI FRENATURA.

Arresto e parcheggio

Frenare il motore e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore disinserire l'accensione o imprimere il buttone di massa quando il motore funziona a numero di giri a vuoto finché il motore è fermo. Chiudere il rubinetto del carburante, parcheggiare su terreno solido e chiudere la motocicletta con il bloccasterzo.





INDICAZIONE AL CAVALETTO PRICIPALE:
Per poter posizionare la motocicletta sul cavalletto principale con il minimo sforzo possibile raccomandiamo di procedere come segue:
a) Premere il cavalletto principale sul suolo con il piede
b) Orientare il pedale di avviamento verso l'esterno e tirare indietro la motocicletta obliquamente (vedi illustrazione).

INDICAZIONE AL CAVALLETTO LATERALE:
Portare con il piede il cavalletto in avanti fino all'arresto ed inclinare lateralmente il motociclo. Accertarsi che il suolo sia solido e che la posizione di parcheggio sia stabile. Per sicurezza si può innestare una marcia.

 **ATTENZIONE** 

- NON LASCIARE MAI LA MOTOCICLETTA INCUSTODITA SE IL MOTORE E ACCESO.
- DURANTE IL FUNZIONAMENTO LE MOTOCICLETTE PRODUCONO MOLTO CALORE. IL MOTORE, I RADIATORI, L'IMPIANTO DI SCARICO, I DISCHI DEI FRENI NONCHÉ GLI AMMORTIZZATORI POSSONO DIVENTARE MOLTO CALDI. NON TOCCATE QUESTE PARTI DOPO AVER MESSO IN FUNZIONE IL MOTORE E POSTEGGIATE LA MOTOCICLETTA IN UN LUOGO DOVE E IMPROBABILE CHE I PEDONI LA TOCCHINO BRUCIANDOSI.

 **AVVERTIMENTO** 

- QUANDO LA MOTOCICLETTA VIENE PARCHEGGIATA DEVE ESSERE CHIUSO IL RUBINETTO DEL CARBURANTE. SE NON VIENE CHIUSO IL CARBURATORE POTREBBE TRACIMARE E POTREBBE PENETRARE CARBURANTE NEL MOTORE.
- NON TENERE ACCESE LE LUCI D'INGOMBRO A MOTORE SPENTO PER PIU DI 90 MINUTI! SE QUESTE VARANNO TENUTE ACCESE PER UN PERIODO PIU LUNGO LA BATTERIA SI SCARICHERÀ TOTALMENTE E PERTANTO VERRÀ DANNEGGIATA.

CONSEILE D'UTILISATION

Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans l'intérêt de la sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 *Vérifier le niveau d'huile*
Un niveau trop bas conduit à une usure prématurée et par suite à la casse.
2 *Carburant*
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.
3 *Chaîne*
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.
4 *Pneus*
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.
5 *Freins*
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocaux. Les bocaux ont des dimensions telles que même lorsque les plaquettes sont usées, il n'est pas necessaire de rajouter de liquide. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine.
Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes.
6 *Câbles*
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.
7 *Liquide de refroidissement*
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.
8 *Equipement électrique*
Quand le moteur tourne, vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins et du klaxon.
9 *Chargement*
Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.

 ***ATTENTION*** 

- *IL FAUT TOUJOURS REVETIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIEUX PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VETEMENTS DOIVENT ETRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TOT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE. IL EST ÉVIDENT QUE LE PASSAGER DOIT AUSSI AVOIR UN BON ÉQUIPEMENT.*
- *NE PAS ROULER APRES AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL.*
- *N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM. AINSI UN CARÉNAGE DE TETE DE FOURCHE MAL CHOISI PEUT INFLUENCER NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE DE LA MACHINE À HAUTE VITESSE. DES SACOCHES, UN RÉSERVOIR SUPPLÉMENTAIRE, ETC... PEUVENT ÉGALEMENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE EN RAISON DU DÉPLACEMENT DU CENTRE DE GRAVITÉ.*
- *LES ROUES AVANT ET ARRIERE DOIVENT ETRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MEME NATURE.*

Remarques concernant la mise en service

- Lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la mise en service de la machine.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la piognée de frein et la pédale de frein de manière à ce que la position soit naturelle pour le pilote.
- Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Ne pas se lancer sur un terrain qui dépasse vos compétences et vos possibilités.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- On ne peut emmener un passager que si la machine est équipée et réceptionnée pour cela. Le passager doit se tenir aux poignées ou au pilote, et mettre ses pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
  - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
  - le poids des bagages
  - le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage des modeles LC-4

Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les premiers 1000 km on ne poussera pas la mécanique à fond et on ne dépassera pas le régime de 4800 t/mn. De plus on variera l'utilisation (route et tout-terrain facile). Le tableau ci-dessous permet de déterminer la vitesse à ne pas dépasser sur les différents rapports; elle correspond à 4800 t/mn et dépend de la démultiplication de la machine.

rapport / i	16:40	15:40	16:45	15:45	15:50	14:50
1ère	40 km/h	40 km/h	35 km/h	35 km/h	30 km/h	30 km/h
2ème	55 km/h	55 km/h	50 km/h	50 km/h	40 km/h	40 km/h
3ème	75 km/h	70 km/h	65 km/h	65 km/h	60 km/h	55 km/h
4ème	90 km/h	85 km/h	80 km/h	80 km/h	70 km/h	65 km/h
5ème	115 km/h	110 km/h	100 km/h	100 km/h	85 km/h	80 km/h

REMARQUE:
Pendant la phase de rodage du moteur, donc pendant les premiers 1000 km, utiliser de l'huile moteur à base d'huile minérale. Cela vaut aussi après une réparation du moteur.

Démarrage moteur froid

1 Ouvrir le robinet d'essence
2 Mettre l'allumage en circuit et placer l'interrupteur d'arrêt moteur sur RUN (s'il est montè)
3 Relever la béquille

 **ATTENTION** 

NE VOUS METTEZ PAS DANS LA ZONE DE PIVOTEMENT DE LA BÉQUILLE LATÉRALE LORSQUE VOUS LA RETIREZ. ELLE SE RABAT D'ELLE-MEME VERS LE HAUT AVEC FORCE.

4 Mettre la boîte de vitesses au point mort
5 Mettre le starter (levier au guidon)
6 Ne pas donner de gaz et actionner le kick sur toute sa course et avec vigueur.
7 Si le moteur démarre, ramener le levier de starter quelque peu dès que le moteur commence à boiter.

 **ATTENTION** 

- TOUJOURS METTRE DES BOTTES POUR FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR, AFIN D'EVITER TOUTE BLESSURE.
- NE PAS FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR ET NE PAS LE LAISSER TOURNER DANS UN LOCAL CLOS. EN EFFET, LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SONT NOCIFS ET PEUVENT AMENER UNE PERTE DE CONNAISSANCE POUVANT CONDUIRE À LA MORT. TOUJOURS PRÉVOIR UNE VENTILATION SUFFISANTE.

 **ATTENTION** 

NE PAS FAIRE PRENDRE DE TOURS AU MOTEUR FROID. IL PEUT SE PRODUIRE UN SERRAGE, CAR LE PISTON CHAUFFE PLUS VITE ET DONC SE DILATE PLUS RAPIDEMENT QUE LE CYLINDRE, QUI EST REFROIDI PAR EAU. TOUJOURS LAISSER CHAUFFER UN PEU LE MOTEUR, OU PARTIR EN DOUCEUR.





Démarrage à moteur chaud

1 Ouvrir le robinet
2 Mettre l'allumage en circuit et placer l'interrupteur d'arrêt moteur sur RUN (s'il est monté)
3 Relever la béquille
4 Mettre la boîte de vitesses au point mort
6 Ne pas donner de gaz et actionner le kick sur toute sa course et avec vigueur

Démarrage à moteur très chaud

1 Ouvrir le robinet
2 Mettre l'allumage en circuit et placer l'interrupteur d'arrêt moteur sur RUN (s'il est monté)
3 Relever la béquille
4 Mettre la boîte de vitesses au point mort
5 Enfonçer le bouton démarrage à très chaud sur le carburateur de manière à ce qu'il s'enclenche dans le cran
6 Ne pas donner de gaz et actionner le kick sur toute sa course et avec vigueur
7 Quand le moteur tourne, tirer sur le bouton du dispositif de démarrage à très chaud pour lui faire reprendre sa position de base.

Remède quand le moteur est noyé

Tirer la poignée du décompresseur manuel. Mettre plein gaz. Actionner 5 à 10 fois le kick et démarrer le moteur comme indiqué plus haut.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la lère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

 **ATTENTION** 

AVANT DE DÉMARRER, VÉRIFIER TOUJOURS SI LA BÉQUILLE CENTRALE ET LA BÉQUILLE LATÉRALE SONT COMPLETEMENT RELEVÉES. SI UNE BÉQUILLE TRAINE SUR LE SOL, ON PEUT PERDRE LE CONTROLE DE LA MACHINE.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relache l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.

Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante. Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement fait augmenter la consommation.

Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relacher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

 **ATTENTION** 

- *RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE, ROULEZ DE MANIERE DÉFENSIVE POUR PRÉVOIR LES DANGERS SUFFISAMMENT TOT.*
- *ADAPTEZ VOTRE VITESSE AUX CIRCONSTANCES ET À VOS POSSIBILITÉS.*
- *ROULEZ PRUDEMMENT SUR LES ROUTES OU SUR UN TERRAIN QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS.*
- *EN TOUT-TERRAIN, IL EST PRÉFÉRABLE D'ETRE À DEUX MOTOS, AFIN DE POUVOIR S'ENTRAIDER EN CAS DE DIFFICULTÉS.*
- *REMPLACER LA VISIERE DE CASQUE OU LES ÉCRANS DE LUNETTES DES QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIERE OU UN ÉCRAN RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL.*
- *APRES UNE CHUTE, IL FAUT INSPECTER LA MACHINE COMME AVANT TOUTE UTILISATION.*

 **ATTENTION** 

- *UN RÉGIME ÉLEVÉ QUAND LE MOTEUR EST FROID NUIT À LA LONGÉVITÉ DE CE DERNIER. IL EST PRÉFÉRABLE D'EFFECTUER QUELQUES KILOMETRES À RÉGIME MOYEN AVANT D'OUVRIR EN GRAND. LE MOTEUR A ATTEINT SA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT DES QUE LES RADIATEURS SONT CHAUDS.*
- *NE JAMAIS DESCENDRE UNE VITESSE À PLEINS RÉGIME. IL SE PRODUIRAIT UN SURRÉGIME QUI POURRAIT ENDOMMAGER LE MOTEUR. D'AUTRE PART, LE BLOCAGE DE LA ROUE ARRIERE POURRAIT FACILEMENT FAIRE PERDRE LE CONTROLE DE LA MACHINE.*
- *ROULER SUR UNE ROUE PENDANT UN CERTAIN TEMPS PROVOQUE UNE CHUTE DE PRESSION DANS LE SYSTEME D'HUILE ET PEUT AINSI ENDOMMAGER LE MOTEUR*
- *SI LE TÉMOIN TEMP S'ALLUME QUAND ON ROULE, CONSULTER LES INDICATIONS DES PAGES 61 (SX, SC) ET 63 (EGS).*
- *SI DES VIBRATIONS ANORMALES APPARAISSENT, IL FAUT VÉRIFIER LES FIXATIONS MOTEUR.*

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

 **ATTENTION** 

LORS DU FREINAGE, LE DISQUE, LES PLAQUETTES, LA PINCE ET LE LIQUIDE S'ÉCHAUFFENT PLUS ILS CHAUFFENT, MOINS LE FREINAGE EST BON. DANS LES CAS EXTREMES, LE FREINAGE DEVIENT NUL.

Arrêt et béquillage

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, couper l'allumage ou pousser le bouton d'arrêt, au ralenti, jusqu'à ce que le moteur s'arrête. Fermer le robinet d'essence, mettre la moto en stationnement sur un sol dur et la fermer à clé.



REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE PRINCIPALE:
Il existe une technique pour béquiller la moto sans faire d'efforts:
a) Avec le pied, appuyer la béquille contre le sol
b) Déplier le kick et s'en servir pour tirer la moto en biais vers l'arrière (cf. Illustration).



REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE LATÉRALE:
Avec le pied pousser la béquille vers l'avant jusqu' en butée et incliner la moto. Faire attention à ce que le sol soit dur et à ce que la machine tienne bien en place. Par sécurité on peut enclencher une vitesse.

 **ATTENTION** 

- *NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.*
- *LES DÉGAGEMENTS DE CHALEUR PEUVENT ETRE INTENSES TANT AU NIVEAU DU MOTEUR, QUE DE L'ÉCHAPPEMENT, QUE DU RADIATEUR, QUE DES DISQUES DE FREIN, QUE DES AMORTISSEURS. ON FERA DONC ATTENTION AVANT D'Y TOUCHER ET ON GARERA LA MACHINE DE MANIERE À ÉVITER TOUT CONTACT FORTUIT.*

 **ATTENTION** 

- *QUAND ON RANGE LA MACHINE, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, CAR DANS LE CAS CONTRAIRE LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET DU CARBURANT PEUT PÉNÉTRER DANS LE MOTEUR.*
- *LE FEU DE POSITION NE DOIT PAS RESTER ALLUMÉ PLUS DE 90 MN QUAND LE MOTEUR NE TOURNE PAS, SINON LA BATTERIE EST COMPLETEMENT DÉCHARGÉE ET S'EN TROUVE DÉTRUITE.*

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE

BEI SPORTEINSATZ IST DER 5000 KM SERVICE NACH JEDEM RENNEN DURCHZUFÜHREN

	KTM Fahrer		KTM Fachwerkstätte			
	vor jeder Inbetriebnahme	nach jeder Reinigung	1. Service nach 1000 km oder 10 Std.	nach 2500 km oder 25 Stunden	nach 5000 km oder 1x jährlich	mindestens 1x jährlich
Motorölstand kontrollieren	●					
Motoröl wechseln (SX, Super Competition)			●	●		●
Motoröl wechseln (EXC, EGS)			●		●	●
Ölsieb und Magneten der Ablaßschrauben bei Motorölwechsel reinigen			●			
Ölfiltereinsatz wechseln			●		●	●
Mikrofilter wechseln (SX, Super Competition)				●		●
Feinfilter (Schraubfilter) am Rahmenbrustrohr wechseln			●		●	●
Ölleitungen auf Beschädigungen und auf knickfreie Verlegung prüfen			●		●	
Ventilspiel kontrollieren			●		●	
Zündkerze reinigen und Elektrodenabstand einstellen					●	
Zündkerze nach 10 000 km wechseln						
Zündzeitpunkt prüfen					●	
Schwimmerkammer des Vergasers entleeren und reinigen		●			●	●
Leerlauf einstellen					●	
Schläuche von Motor- und Tankentlüftung auf knickfreie Verlegung prüfen			●		●	
Luftfilter und Filterkasten reinigen		●			●	●
Kettenräder, Kettenführungen und Kette prüfen	●		●		●	
Exzenter der Kettenspannung warten (Duke)						●
Kette reinigen und ölen	●	●			●	
Kettenspannung prüfen	●		●		●	
Kühlflüssigkeitsstand prüfen	●		●		●	
Frostschutz prüfen						●
Kühlsystem auf Dichtheit prüfen - Sichtprüfung	●		●		●	
Auspuffanlage auf Dichtheit prüfen						●
Glasfasergarn-Füllung des Schalldämpfers erneuern (Alu-Enddämpfer)				●	●	
Aufhängungen der Auspuffanlage prüfen			●		●	
Bremsflüssigkeitsstand in den Vorratsbehältern prüfen	●		●		●	
Bremsflüssigkeit wechseln						●
Belagstärke der Bremsklötze prüfen	●				●	
Bremsscheiben prüfen					●	
Zustand und Verlegung der Bremsschläuche prüfen	●		●		●	
Leerweg und Leichtgägigkeit des Fußbremshebels prüfen	●		●		●	
Einstellung und Dämpfung der Telegabel prüfen	●				●	
Telegabel auf Dichtheit prüfen					●	
Entlüftungsschrauben an den Gabelbeinen lösen (Überdruck)					●	
Öl der Telegabel wechseln						●
Telegabel vollständig warten						●
Staubmanschetten der Telegabel reinigen					●	●
Steuerkopflager auf Spiel prüfen / einstellen			●		●	
Steuerkopflager und deren Dichtungselemente reinigen und fetten						●
Einstellung und Dämpfung des Federbeines prüfen	●				●	
O-Ring des Federbeines auf Verschleiß prüfen (nur White Power Federbein)					●	●
Federbein vollständig warten						●
Schmiernippel am Winkelhebel des Pro Lever Federungssystems schmieren					●	
Anlenkung des Pro Lever Federungsystems zerlegen und warten						●
Schwingarmlagerung warten						●
Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	●		●		●	
Radlager auf Spiel prüfen	●				●	
Dämpfergummi der Hinterradnabe prüfen					●	
Reifenzustand und Reifenluftdruck prüfen	●				●	
Seilzüge auf Beschädigungen und Leichtgängigkeit prüfen	●				●	
Seilzüge einstellen und ölen		●	●		●	
Elektrische Anlage prüfen	●		●		●	
Batteriehalterung und Anschlüsse prüfen (A, CH, Duke)					●	●
Scheinwerfereinstellung prüfen					●	
Zündschloß, Kurzschlußschalter, Kurzschlußtaster und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln		●			●	
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen auf festen Sitz prüfen	●		●		●	
Alle Gleit- und Lagerstellen ölen bzw. fetten		●	●		●	

PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE

IF THE MOTORCYCLE IS USED FOR COMPETITIVE RACING, THE 5000 KM (3000 MILES) SERVICE NEEDS TO BE CARRIED OUT AFTER EVERY RACE

	KTM rider		KTM dealer			
	before each start	after washing	1st service, after 1000 km (600 miles) or 10 hours	after 2500 km (1500 miles) or 25 hours	after 5000 km (3000 miles) or once a year	at least once a year
Check engine oil level	●					
Change engine oil (SX, Super Competition, RXC)			●	●		●
Change engine oil (EGS)			●		●	●
Clean oil screen and magnet of the drain plugs whenever you exchange the engine oil			●			
Change oil filter unit			●		●	●
Change microfilter (SX, Super Competition, RXC)				●		●
Change fine screen filter (screwed filter) at the frame tube			●		●	●
Check oil lines for leakage and proper instalment			●		●	
Check valve clearance			●		●	
Clean spark plug and adjust electrode gap					●	
Change spark plug after 10 000 kilometers (6 200 miles)						
Check valve clearance					●	
Drain and clean carburator float bowl		●			●	●
Adjust idling					●	
Check breather hoses of engine gase and gas tank for correct position without buckles			●		●	
Clean air filter and air filter box		●			●	●
Check sprockets, chain guides and chain for wear	●		●		●	
Maintaining chain tension eccentrics (Duke)						●
Clean and lube chain	●	●			●	
Check chain tension	●		●		●	
Check cooling liquid level	●		●		●	
Check quality of antifreeze						●
Check cooling system for leaks	●		●		●	
Check exhaust system for leakage						●
Change exhaust muffler packing (aluminium-muffler)				●	●	
Check exhaust brackets			●		●	
Disassemble and clean spark arrestor discs (USA models)						
Check brake fluid level front and rear	●		●		●	
Change brake fluid						●
Check brake pad thickness	●				●	
Check brake discs					●	
Check condition and correct instalment of brake hoses	●		●		●	
Check freeplay and easy operation of foot brake lever	●		●		●	
Check adjustment and function of fork	●				●	
Check fork for leaks					●	
Loosen breather screws at fork legs (overpressure)					●	
Change fork oil						●
Perform a full maintenance job for the telescopic fork						●
Clean dust scrabber on forks					●	●
Check steering head bearing clearance / adjust			●		●	
Clean and grease steering head bearings and its seals						●
Check adjustment and funktion of shock absorber	●				●	
Check O-ring of the shock absorber for wear					●	●
Servicing the shock absorber						●
Grease lubricating nipple of the Pro Lever suspension system					●	
Disassemble the Pro Lever suspension system and perform a full maintenance job on it						●
Servicing swingarm pivots						●
Check tightness of spokes and rim join	●		●		●	
Check wheel bearings for clearance	●				●	
Check chock absorber rubbers on the rear wheel hub					●	
Check tire condition and air pressure	●				●	
Check cables for damage and easy working	●				●	
Lube and adjust cables		●	●		●	
Check the electrical system	●		●		●	
Check battery holder and connections (RXC, Duke)					●	●
Check adjustment of head light					●	
Spray ignition lock, short circuit switch, short circuit button, and light switch with contact spray		●			●	
Check all screws, nuts and hose clamps for proper tightness	●		●		●	
Grease or lube all pivot points and sliding components		●	●		●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE

PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA OCCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MAUTENZIONE PREVISTA OLTRE I 5000 KM	Motociclisti KTM		Officina specializzata KTM			
	ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1a manutenzione dopo 1000 km o 10 h	ogni 2500 km o 25 ore	ogni 5000 km o una volte al anno	minimo una volte al anno
Controllo livello olio motore	●					
Sostituzione olio motore (SX, Super Competition)			●	●		●
Sostituzione olio motore (EGS)			●		●	●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura			●			
Sostituzione elemento filtro olio			●		●	●
Sostituzione del microfiltro (SX, Super Competition)				●		●
Sostituzione il filtro a maglia fine (filtro a vite) del tubo di petto del telaio			●		●	●
Controllo usura ed installatione tubazioni olio			●		●	
Controllo gioco valvole			●		●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi					●	
Dopo 10000 km cambiare la candela di accensione						
Controllo il momento di accensione					●	
Svuotare vaschetta carburatore e pulire		●			●	●
Regolare il minimo					●	
Accertarsi che i tubi di sfiatamento del motore e del serbatoio non siano piegati			●		●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro		●			●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena	●		●		●	
Manutenzione del tendicatena ad eccentrico (Duke)						●
Pulizia e lubrificazione catena	●	●			●	
Controllo tendicatena	●		●		●	
Controllo livello liquido raffreddamento	●		●		●	
Controllo la qualitè del'anticongelante						●
Controllo tenuta circuito raffreddamento	●		●		●	
Controllo tenuta sistema di scarico						●
Ripristinare il riempimento in lana di vetro del silenziatore (silenziatore finale in alluminio)				●	●	
Controllo sospensione silenziatore			●		●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio	●		●		●	
Sostituzione liquido freni						●
Controllo stato ed usura pastiglie freni	●				●	
Controllo dischi freni					●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni	●		●		●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza pedale freni	●		●		●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella	●				●	
Controllo tenuta forcella					●	
Svitare le viti di sfiato sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)					●	
Sostituzione olio forcella						●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica						●
Pulizia manicotti parapolvere forcella					●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare			●		●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative						●
Controllo regolazione ed efficatia ammortizzatore	●				●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore					●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore						●
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever						●
Manutenzione cuscinetti forcella						●
Controllo tensione raggi ed asseto cerchi	●		●		●	
Controllo gioco cuscinetti ruote	●				●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore					●	
Controllo stato e pressione pneumatici	●				●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando	●				●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando		●	●		●	
Controllo circuito elettrico	●		●		●	
Controllare il cofano della batteria e gli allacciamenti (A, CH, Duke)					●	●
Controllo l'orientamento dei fari					●	
Trattare l'accensione, l'interruttore di corto circuito, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto		●			●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti	●		●		●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti		●	●		●	

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

EN UTILISATION COMPÉTITION LA RÉVISION DES 5000 KM DOIT ETRE EFFECTUÉE APRES CHAQUE COURSE.

	Pilote KTM		Atelier KTM			
	avant chaque mise en service	après chanque nettoyage	1ère révision après 1000 km ou 10 heures	chaqoe 2500 km ou 25 heures	chaque 5000 km ou une fois par an	au moins une fois par an
Vérifier le niveau d'huile	●					
Vidange l'huile (SX, Super Competition)			●	●		●
Vidange l'huile (EGS)			●		●	●
Nettoyer la crépine et l'aimant des bouchons lors de la vidange			●			
Changer le filtre à huile			●		●	●
Changer le micro-filtre à huile (SX, Super Competition)				●		●
Remplacer la cartouche filtrante (filtre fin) sur le tube frontal de cadre			●		●	●
Vérifier l'état et la position des durites d'huile			●		●	
Vérifier le jeu aux soupapes			●		●	
Nettoyer la bougie, régler l'ecartement des électrodes					●	
Remplacer la bougie tous les 10 000 km						
Vérifier le point d'allumage					●	
Vider e nettoyer la cuve de carburateur		●			●	●
Régler le ralenti					●	
Vérifier que les tuyaux de mise à l'air du carter moteur, et du réservoir ne sont pas pinceès			●		●	
Nettoyer le filtre à air et son boîtier		●			●	●
Vérifier la chaine, le pignon, la couronne et les guides	●		●		●	
Nettoyer et vérifier l'excentrique du tendeur de chaîne (Duke)						●
Nettoyer et graisser la chaine	●	●			●	
Vérifier la tension de la chaîne	●		●		●	
Vérifier le niveau du liquide refroidissement	●		●		●	
Vérifier le qualité d'antigel					●	
Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement	●		●		●	
Vérifier s'il n'y a pas de fuite à l'echappement						●
Remplacer la fibre de verre du pot (petit pot en alu)				●	●	
Vérifier le support l'echappement			●		●	
Vérifier le niveau de liquide de frein dans les bocaux	●		●		●	
Changer le liquide de frein						●
Vérifier les plaquettes de frein	●				●	
Vérifier les disques de frein					●	
Vérifier l'état et le position des durites de frein	●		●		●	
Vérifier la course à vide de la pédale de frein et contrôler si elle ne coince pas	●		●		●	
Vérifier le réglage et l'amortissement de la fourche	●				●	
Vérifier l'étanchéité de la fourche					●	
Dévisser les vis de purge des bras de fourche (surpression)					●	
Vidanger la fourche						●
Entretien complet de la fourche						●
Nettoyer les cache-poussière de la fourche					●	●
Contôler les roulements de direction / régler			●		●	
Nettoyer et graisser les roulements et les caches de la direction						●
Vérifier le réglage et l'amortissement de l'amortisseur	●				●	
Vérifier l'état d'usure du joint torique de l'amortisseur					●	●
Entretien complet de l'amortisseur						●
Graisser par le graisseur de la biellette du système de suspension Pro Lever					●	
Démonter pour entretien le renvoi du système de suspension Pro Lever						●
Entretien le roulements du bras oscillant						●
Vérifier la tension des rayons et l'état des jantes	●		●		●	
Vérifier le jeu des roulements de roues	●				●	
Vérifier le amortisseur a gomme du moyeu arriere					●	
Vérifier l'état des pneus et leur pression	●				●	
Vérifier l'état de bon fonctionnement des câbles	●				●	
Régler et huiler les câbles		●	●		●	
Vérifier l'equipment électrique	●		●		●	
Vérifier la fixation de batterie et les raccords (A, CH, Duke)					●	●
Vérifier l'ajustage des phares					●	
Passer un aérosol anti-humidité sur le contacteur général, le contacteur de masse, le bouton de masse et le contacteur d'éclairage		●			●	
Vérifier les serrage de tous les écrous, vis et colliers	●		●		●	
Huiler ou graisser toutes les articulations		●	●		●	

WARTUNGSARBEITEN AN FAHRGESTELL UND MOTOR

 **ACHTUNG** 

ALLE WARTUNGS- UND EINSTELLARBEITEN, DIE MIT EINEM * GEKENNZEICHNET SIND, ERFORDERN FACHKENNTNISSE. LASSEN SIE DIESE ARBEITEN, IM INTERESSE IHRER EIGENEN SICHERHEIT, IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE DURCHFÜHREN !

 **VORSICHT** 

- VERWENDEN SIE ZUM REINIGEN DES MOTORRADES MÖGLICHST KEINEN HOCHDRUCKREINIGER, DA SONST WASSER IN LAGER, VERGASER, ELEKTRISCHE STECKVERBINDER USW. GELANGEN KANN.
- ACHTEN SIE BEIM TRANSPORT IHRER KTM DARAUF, DAß DIESE MIT SPANNBÄNDERN ODER ANDEREN MECHANISCHEN BEFESTIGUNGSVORRICHTUNGEN AUFRECHTGEHALTEN WIRD UND DAß DER BENZINHAHN AUF „OFF" STEHT. SOLLTE DAS MOTORRAD UMKIPPEN, KANN BENZIN AUS DEM VERGASER ODER DEM BENZINTANK LAUFEN.
- VERWENDEN SIE BEI DEN MOTORBEFESTIGUNGSSCHRAUBEN KEINE ZAHNSCHEIBEN ODER FEDERRINGE, WEIL SICH DIESE IN DIE RAHMENTEILE EINARBEITEN UND DAHER STÄNDIG LOCKER WERDEN. VERWENDEN SIE SELBSTSICHERNDE MUTTERN.
- LASSSEN SIE DAS MOTORRAD ABKÜHLEN, BEVOR SIE MIT DEN WARTUNGSARBEITEN BEGINNEN UM VERBRENNUNGEN ZU VERMEIDEN
- ÖLE, FETTE, FILTER, KRAFTSTOFFE, REINIGUNGSMITTEL USW. ORDNUNGSGEMÄß ENTSORGEN. BEACHTEN SIE DIE ENTSPRECHENDEN VORSCHRIFTEN IHRES LANDES.

MAINTENANCE WORK ON CHASSIS AND ENGINE

 ***WARNING*** 

ALL MAINTENANCE AND ADJUSTEMENT OPERATIONS THAT ARE MARKED WITH A * REQUIRE SPECIALIST KNOWLEDGE. FOR YOUR OWN SECURITY, LET THESE TASKS BE CARRIED OUT BY A KTM-DEALER

 ***CAUTION*** 

- *WHEN CLEANING THE MOTORCYCLE, DO NOT USE A HIGH PRESSURE CLEANING UNIT IF POSSIBLE, OTHERWISE WATER WILL PENETRATE THE BEARINGS, CARBURETTOR, ELECTRIC CONNECTORS ETC.*
- *WHEN TRANSPORTING YOUR KTM, ENSURE THAT IT IS HELD UPRIGHT WITH RESTRAINING STRAPS OR OTHER MECHANICAL FASTENING DEVICES AND THAT THE FUEL TAP IS IN THE OFF POSITION - IF THE MOTORCYCLE SHOULD FALL OVER, NO FUEL CAN LEAK FROM THE CARBURETTOR OR FUEL TANK*
- *DO NOT USE TOOTHED WASHERS OR SPRING RINGS WITH THE ENGINE FASTENING SCREWS, AS THESE WORK INTO THE FRAME PARTS AND KEEP WORKING LOOSE. INSTEAD, USE SELF-LOCKING NUTS.*
- *LET YOUR MOTOR-BIKE COOL DOWN BEFORE BEGINNING ANY MAINTENANCE WORK IN ORDER TO AVOID GETTING BURNED.*
- *REMOVE OILS, FATTY MATTERS, FILTERS, FUELS, WASHING DETERGENTS ETC. ORDERLY.*

MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE

 **ATTENZIONE** 

TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE O DI REGOLAZIONE CHE SONO CONTRASSEGNATI CON * RICHIEDONO COGNIZIONI TECNICHE, E PER QUESTO MOTIVO NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FARE ESEGUIRE TALI LAVORI ESCLUSIVAMENTE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.

 **AVVERTIMENTO** 

- PER I LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA SE POSSIBILE NON USATE UN GETTO AD ALTA PRESSIONE, ALTRIMENTI L'ACQUA POTREBBE PENETRARE NEI CUSCINETTI, NEL CARBURATORE, NELLE CONNESSIONI ELETTRICHE ECC.
- TRASPORTANDO LA VOSTRA KTM ASSICURATE CHE ESSA SIA BEN FISSATA MEDIANTE ESPANSORI O ALTRI DISPOSITIVI MECCANICI DI FISSAGGIO E CHE IL RUBINETTO DELLA BENZINA SIA SU OFF. SE LA MOTOCICLETTA DOVESSE CADERE PUO FUORIUSCIRE BENZINA DAL CARBURATORE O DAL SERBATOIO.
- NON UTILIZZATE DISCHI DENTATI O RONDELLE ELASTICHE PER LE VITI DI FISSAGGIO DEL MOTORE, PERCHÉ POTREBBERO PENETRARE IN PARTI DEL TELAIO ED ALLENTARSI QUINDI IN CONTINUAZIONE. UTILIZZATE DADI AUTOBLOCCANTI.
- PRIMA DI INIZIARE I LAVORI DI MANUTENZIONE LASCIARE RAFFREDDARE LA MOTOCICLETTA IN MODO DA EVITARE USTIONI.
- SMALTIRE OLI, GRASSI, FILTRI, CARBURANTE ECC... IN MANIERA REGOLAMENTARE. OSSERVARE LE RISPETTIVE NORME LOCALI DEL PAESE.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR

 ***ATTENTION*** 

TOUS LES REGLAGES ET TRAVAUX D'ENTRETIEN MARQUES D'UN ASTERISQUE (*) NECESSITENT DES CONNAISSANCES SPECIALES. POUR VOTRE SECURITE, IL EST PREFERABLE DE LES FAIRE EFFECTUER PAR UN AGENT KTM.

 ***ATTENTION*** 

- *AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYEUR HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROULEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.*
- *LORS DU TRANSPORT DE VOTRE KTM, VEILLEZ À CE QU'ELLE SOIT BIEN MAINTENUE EN POSITION VERTICALE PAR DES SANGLES OU AUTRES FIXATIONS ET QUE LE ROBINET SOIT SUR LA POSITION OFF. SI LA MACHINE SE COUCHE, DE L'ESSENCE PEUT S'ÉCHAPPER DU CARBURATEUR OU DU RÉSERVOIR.*
- *NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES GROWER OU ÉVENTAIL SOUS LES ÉCROUS DE FIXATION MOTEUR. CES RONDELLES S'INCRUSTENT DANS LE CADRE ET l'ECROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.*
- *AVANT D'EFFECTEUR TOUT TRAVAIL D'ENTRETIEN, IL FAUT LAISSER REFROIDIR LA MACHINE, AFIN D'ÉVITER DE SE BRULER.*
- *L'HUILE, LA GRAISSE, LES FILTRES, L'ESSENCE, LES DÉTERGENTS ETC. DOIVENT ETRE ÉLIMINÉS CORRECTEMENT. RESPECTER LA RÉGLEMENTATION LOCALE.*

Entlüftungsschraube Telegabel

Nach jeweils 5 Stunden im Wettbewerbseinsatz sind die Entlüftungsschrauben ❸ einige Umdrehungen aufzuschrauben, um eventuellen Überdruck aus dem Gabelinneren entweichen zu lassen. Bocken Sie dazu das Motorrad auf, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt. Wenn das Motorrad vorwiegend auf der Straße gefahren wird, genügt es, diese Arbeit beim periodischen Wartungsdienst durchzuführen.

Breather plug front fork

After every 5 hours of use for competitive racing, slacken the breather plugs ❸ a few turns in order to relieve excess pressure from the inside of the fork. To do this, place the motorcycle on a stand with the front wheel lifted off the ground. When riding the motorcycle mainly on street, it will be enough to have this job performed in the course of the periodical maintenance service.

Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen*

Die Steuerkopflagerung sollte regelmäßig auf Spiel geprüft werden. Zum Prüfen stützt man das Motorrad am Rahmen so ab, daß das Vorderrad angehoben ist. Nun versucht man die Gabel nach vorne und hinten zu bewegen. Zum Nachstellen die 5 Klemmschrauben ❶ der oberen Gabelbrücke lockern und die Abschlußschraube ❷ nachdrehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist. Keinesfalls die Abschlußschraube fest anziehen, da sonst die Lager beschädigt werden. Mit einem Kunststoffhammer leicht auf die obere Gabelbrücke klopfen, um ein Verspannen zu Vermeiden und die 5 Klemmschrauben mit 15 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG ⚠

IST DIE STEUERKOPFLAGERUNG NICHT SPIELFREI EINGESTELLT, TRITT UNRUHIGES FAHRVERHALTEN AUF. DAS MOTORRAD KANN DABEI AUßER KONTROLLE GERATEN.

! VORSICHT !

WIRD ÜBER LÄNGERE ZEIT MIT SPIEL IN DER STEUERKOPFLAGERUNG GEFAHREN, WERDEN DIE LAGER UND IN WEITERER FOLGE DIE LAGERSITZE IM RAHMEN ZERSTÖRT.

Die Steuerkopflager sollten mindestens einmal jährlich nachgefettet werden.

*Check and adjust steering head bearing**

Check steering head bearing for play periodicaly. To check this put motorcycle on stand so that the front wheel is off the ground. Now try to move the fork forward and backward. To adjust, loosen the five pinch bolts ❶ of the top triple clamp and turn steering stem bolt clockwise ❷ until there is no more play. Don't tighten the steering stem bolt all the way, otherwise the bearings will be damaged. With a plastic hammer, lightly rap on the triple clamp to release tension. Re-tight the five pinch bolts with 15 Nm.

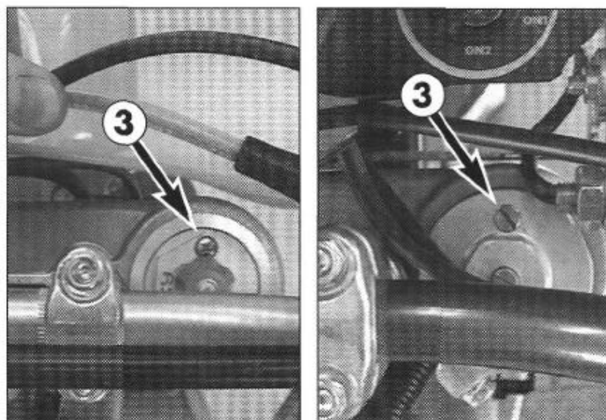
⚠ WARNING ⚠

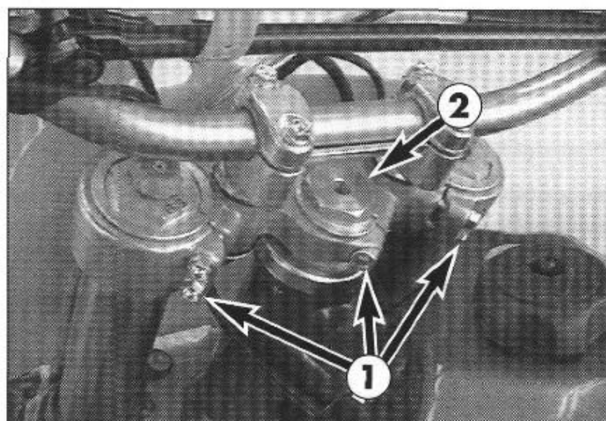
IF THE STEERING HEAD BEARING IS NOT ADJUSTED TO BE FREE OF PLAY, THE MOTORCYCLE WILL SHOW AN UNSTEADY DRIVING PERFORMANCE AND CAN GET OUT OF CONTROL.

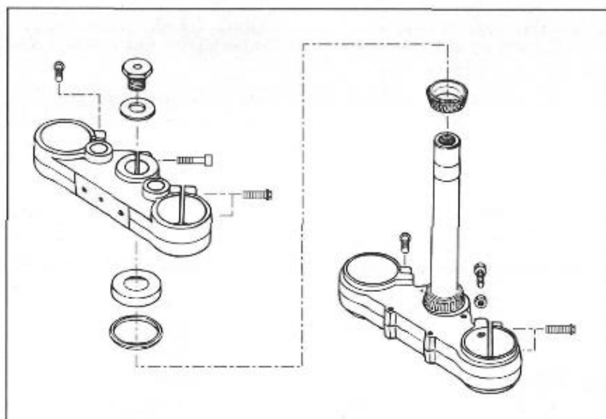
! CAUTION !

IF YOU DRIVE WITH PLAY IN THE STEERING HEAD BEARING FOR LONGER PERIODS, FIRSTLY THE BEARINGS AND THEN THE BEARING SEATS IN THE FRAME WILL BE DESTROYED.

At least once a year, the steering head bearings should be smeared with waterproof grease.







Tappi superiori di chiusura della forcella

Ogni 5 ore di impiego in competizione allentare di qualche giro i tappi superiori di chiusura ❸, consentendo così lo sfogo di eventuale sovrapressione dall'interno della forcella. Per fare questro mettre il motociclo sul cavaletto in modo che la ruota anteriore non tocchi tenra. Se la motocicliettа viene impiegata prioritariamente su strada è sufficiente eseguire questa operazione anche solo durante la manutenzione periodica.

Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge ❸ de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol. Si l'on utilise la moto principalement sur la route, il suffit d'effectuer ce travail lors des révisions périodiques.

Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco*

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare la ruota anteriore e scuotere avanti e indietro la forcella. Per la registrazione, svitare le cinque viti ❶ della testa della forcella ed agire sul tappo di chiusura ❷, serrandolo sino a riprendere il gioco esistente. Non serrare con forza il dado per evitare danni ai cuscinetti. Battere leggermente la testa della forcella con un martello di plastica per scaricare la tensione sugli steli e stringere le viti di serraggio con 15 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

SE I CUSCINETTI DI STERZO NON SONO ESENTI DA GIOCO IL COMPORTAMENTO SU STRADA SARÀ IRREGOLARE. SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTO.

! AVVERTIMENTO !

FACENDO LUNGHI PERCORSI CON GIOCO NEI CUSCINETTI DI STERZO VENGONO DISTRUTTI I CUSCINETTI ED IN SEGUITO LE SEDI DEI CUSCINETTI.

I cuscinetti di sterzo devono essere reingrassati almeno una volta all'anno.

*Vérifcation et réglage des roulements de direction**

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière. Pour régler, on desserre les 5 vis ❶ du té supérieur et l'on resserre l'écrou ❷ jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis á 15 Nm.

⚠ ATTENTION ⚠

S'IL Y A DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LA TENUE DE ROUTE S'EN TROUVE AFFECTÉE. CELA PEUT MEME ALLER JUSQU'À UNE PERTE DE CONTROLE DU VÉHICULE.

! ATTENTION !

SI L'ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LES ROULEMENTS AINSI QUE LEUR LEGEMENT DANS LA COLONNE SE TROUVENT ENDOMMAGÉS.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an.

Federbein-Anlenkung schmieren

Die Lager im Winkelhebels müssen regelmäßig geschmiert werden. Am Winkelhebel ist dazu ein Schmiernippel ❶ montiert.

! VORSICHT !

BESONDERS WICHTIG IST DAS ABSCHMIEREN NACH DEM WASCHEN, DAMIT DAS EINGEDRUNGENE WASSER DURCH DAS FETT AUS DEN LAGERN GEDRÜCKT WIRD.

Lubricate rear suspension linkage

The bearings in the link lever must be greased in regular intervals. For this purpose, a lubricating nipple ❶ is mounted on the link lever.

! CAUTION !

AFTER EACH TIME THE MOTORCYCLE IS WASHED, IT IS ESPECIALY IMPORTANT TO GREASE THE LUBRICATING NIPPLE TO PUSH ANY WATER OUT OF THE BEARINGS.

Gummiring des WP Federbeines prüfen

Am Federbein ist ein Vibrationsdämpfer in Form eines Gummiringes montiert. Dieser Gummiring wird im Laufe der Zeit zusammengedrückt und die Dämpfungswirkung läßt entsprechend nach.
Messen Sie die Spaltbreite zwischen den beiden Scheiben an mehreren Stellen des Umfanges. Die Spaltbreite muß mindestens 2,5 mm betragen. Lassen Sie den Gummiring in einer KTM Fachwerkstätte tauschen, wenn er die Verschleißgrenze erreicht hat.

! VORSICHT !

WIRD DER GUMMIRING NICHT ZEITGERECHT ERNEUERT, KANN DAS FEDERBEIN BESCHÄDIGT WERDEN.

⚠ ACHTUNG ⚠

DIE DÄMPFEREINHEIT DES FEDERBEINES IST MIT HOCHVERDICHTETEM STICKSTOFF GEFÜLLT. VERSUCHEN SIE NIE DAS FEDERBEIN ZU ZERLEGEN ODER WARTUNGSARBEITEN SELBST DURCHZUFÜHREN, SCHWERE VERLETZUNGEN KÖNNTEN DIE FOLGE SEIN.

Checking rubber ring on the WP rear shock absorber

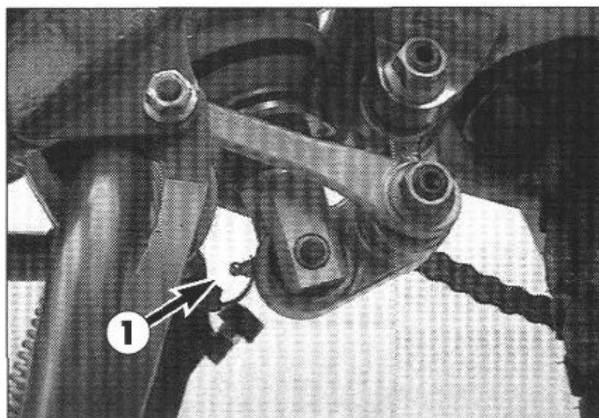
A rubber ring mounted on the rear shock absorber serves as a vibration damper. This ring gets pressed together with time and loses its shock absorbing quality. Measure the distance between the two discs at various points around their circumferences. The space should be at least 2.5 mm wide. Have the rubber ring replaced in a KTM garage when compaction due to wear has exceeded this lower limit.

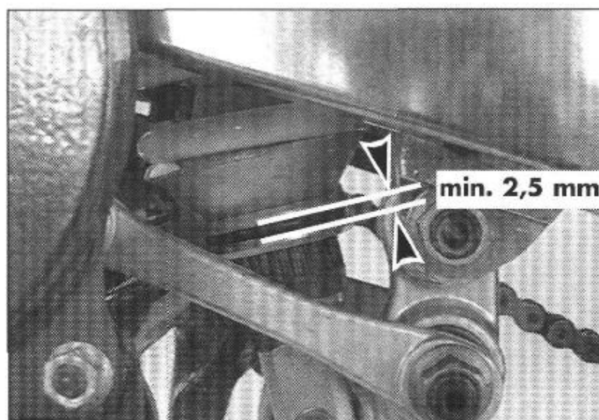
! CAUTION !

NOT REPLACING THE RUBBER RING IN TIME CAN RESULT IN DAMAGE TO THE REAR SHOCK ABSORBER.

⚠ WARNING ⚠

THE DAMPING UNITY OF THE SHOCK ABSORBER IS FILLED WITH HIGH COMPRESSED NITROGEN. NEVER TRY TO TAKE THE SHOCK ABSORBER APART OR TO DO ANY MAINTENANCE WORK YOURSELF. SEVERE INJURIES COULD BE THE RESULT.





Lubrificazione articolazione ammortizzatore

I cuscinetti della leva a squadra devono venir lubrificati regolarmente. A tal fine sulla leva a squadra è montato un nippel di lubrificazione ❶.

! AVVERTIMENTO !

DOPO OGNI LAVAGGIO DEL MOTOCICLO PROVVEDERE A LUBRIFICARE I PUNTI SOPRAINDICATI, ONDE ESPELLERE L'ACQUA EVENTUALMENTE INFILTRATA.

Graissage du renvoi d'amortisseur

Les articulations du renvoi d'amortisseur doivent être régulièrement graissées. C'est pourquoi un graisseur ❶ a été monté.

! ATTENTION !

IL EST PARTICULIEREMENT IMPORTANT DE GRAISSER APRÉS LE LAVAGE DE LA MACHINE AFIN DE FAIRE RESSORTIR L'EAU QUI AURAIT PU PÉNÉTRER.

Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore WP

Sull'ammortizzatore è montato un antivibratore sotto forma di anello di gomma, il quale con il passare del tempo viene compresso, comportando di conseguenza una riduzione dell'effetto anti-vibrazioni.
Misurare la larghezza dello spazio tra i due dischi in diversi punti della circonferenza, la quale dovrà misurare almeno 2,5mm. Qualora il limite di usura dovesse esser stato superato occorrerà far ripristinare l'anello in gomma in un'officina specializzata KTM.

! AVVERTIMENTO !

SE NON SI PROVVEDE TEMPESTIVAMENTE AL RIPRISTINO DELL'ANELLO IN GOMMA SI POSSONO PROVOCARE DANNI ALL'AMMORTIZZATORE.

⚠ ATTENZIONE ⚠

L'UNITÀ AMMORTIZZANTE DELL'AMMORTIZZATORE E RIEMPITA DI AZOTO AD ALTA COMPRESSIONE. TENTANDO DI SMONTARE L'AMMORTIZZATORE AUTONOMAMENTE O DI SVOLGERE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE CI SI POSSONO PROCURARE GRAVI LESIONI.

Vérifier la bague de caoutchouc de l'amortisseur WP

Sur l'amortisseur est montée une bague en caoutchouc destinée à absorber les vibrations. Cette bague s'écrase avec le temps et perd de son efficacité. Mesurer l'ècartement entre les deux rondelles à plusieurs endroits sur la circonférence. La valeur doit être au moins de 2,5 mm. Faire remplacer la bague de caoutchouc dans un atelier KTM lorsque la limite est atteinte.

! ATTENTION !

SI LA BAGUE DE CAOUTCHOUC N'EST PAS REMPLACÉE À TEMPS, L'AMORTISSEUR PEUT SE DÉTÉRIORER.

⚠ ATTENTION ⚠

L'AMORTISSEUR CONTIENT DE L'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE JAMAIS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU D'EN FAIRE SOI- MEME L'ENTRETIEN; ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.

Kettenspannung

- Zur Kontrolle Motorrad auf Hauptständer stellen, bzw. am Rahmen aufbocken, damit das Hinterrad entlastet ist.
- Drücken Sie die Kette ca 30 mm hinter dem Ende des Kettengleitstückes nach oben, bis die obere Kettenseite gespannt ist (siehe Abbildung)
- Der Abstand Ⓐ zwischen Kette und Schwingarm sollte nun 3 mm bzw 10 mm betragen **(abhängig von der Sekundär-Übersetzung)**.
- Nötigenfalls Kettenspannung korrigieren.

 **ACHTUNG** 

IST DIE KETTE ZU STARK GESPANNT WERDEN DIE KOMPONENTEN DER SEKUNDÄR-KRAFTÜBERTRAGUNG (KETTE, KETTENRÄDER, LAGER IM GETRIEBE UND IM KETTENRADTRÄGER) ZUSÄTZLICH BELASTET. NEBEN VORZEITIGEM VERSCHLEIß KANN ES AUCH ZUM KETTENRIß KOMMEN.
Ist die Kette hingegen zu locker, kann sie von den Kettenrädern fallen und das Hinterrad blockieren oder den Motor beschädigen. In beiden Fällen kann das Motorrad leicht außer Kontrolle geraten.

KETTENSPANNUNG KORRIGIEREN
- Bundmutter ❶ lockern, Kontermuttern ❷ lockern und Einstellschrauben ❸ links und rechts gleich weit verdrehen. Kontermuttern ❷ festziehen.
- Prüfen Sie vor dem Festziehen der Steckachse, ob die Kettenspanner ❹ an den Einstellschrauben anliegen und ob das Hinterrad mit dem Vorderrad fluchtet.
- Bundmutter ❶ mit 100 Nm festziehen.

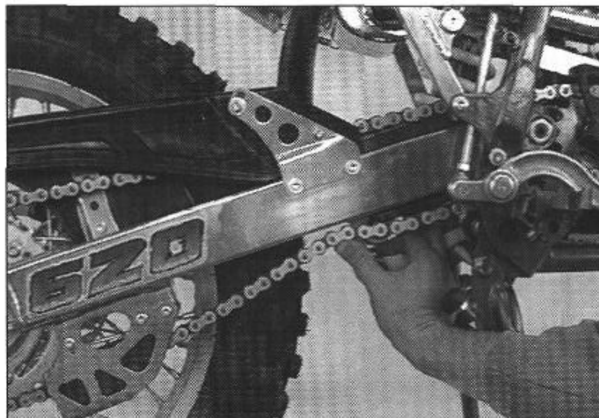
Chain tension

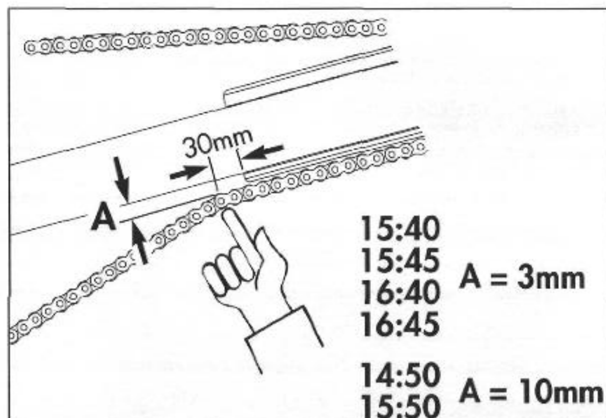
- *For checking, put the motorcycle on its main stand or jack it up on its frame so that the rear wheel is relieved of any load.*
- *Push the chain upwards appr. 30 mm (1,2 in) from the end of the chain slide block until the upper chain strand is tensioned (see illustr.)*
- *Now, the distance Ⓐ between chain and swingarm should be 3mm (0,1 in) respectively 10 mm (0,4 in) **(depending on final drive ratio)**.*
- *Correct chain tension, if necessary!*

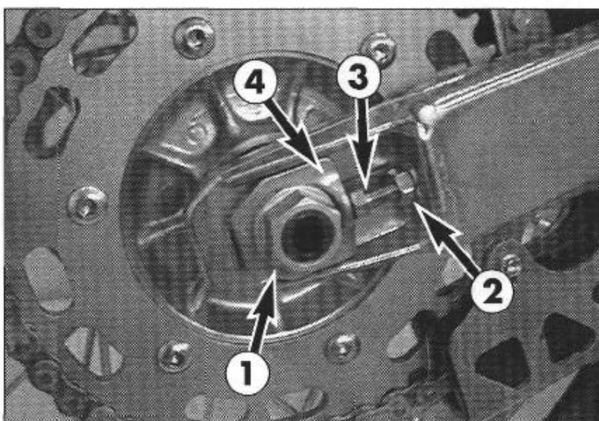
 ***WARNING*** 

IF CHAIN TENSION IS TOO GREAT, PARTS WITHIN THE SECONDARY TRANSMISSION (CHAIN, CHAIN WHEELS, DRIVE ASSEMBLY AND REAR WHEEL BEARINGS) WILL BE SUBJECTED TO UNNECESSARY STRESS, RESULTING IN PREMATURE WEAR AND EVEN CHAIN BREAKAGE.
Too much slack in the chain, on the other hand, can result in the chain jumping off the chain wheels. If this happens, the chain could also block the rear wheel or damage the engine. In either case the operator is likely to lose control of the motorcycle.

CORRECT CHAIN TENSION
- *Loosen flanged nut ❶, loosen lock nuts ❷, and turn right and left adjusting screws ❸ equally far. Tighten lock nuts ❷.*
- *Before tightening the flanged nut, verify that the chain adjusters ❹ are sitting close to the adjusting screws and that the rear wheel has been aligned with the front wheel.*
- *Tighten flanged nut ❶ with 100 Nm (74 ft.lb).*







Tensione catena

- Per il controllo posizionare la motocicletta sul cavalletto principale oppure sollevarla sul telaio onde rimuovere il carico dalla ruota posteriore.
- Premere la catena verso l'alto 30 mm dietro l'elemento di scorrimento della catena finché il ramo superiore della catena risulta teso (vedi illustrazione)
- La distanza Ⓐ tra la catena e forcelle devrebbe ora essere di 3 mm resp. 10 mm **(a secondo del raporto secondario)**.
- Se necessario, regolarne la tensione.

 **ATTENZIONE** 

SE LA TENSIONE DELLA CATENA E ECCESSIVA SI DETERMINA UN CARICO AGGIUNTIVO PER I COMPONENTI DEL SISTEMA DI TRASMISSIONE SECONDARIO (CATENA, ROCCHETTI DELLA CATENA, CUSCINETTI DELL'INGRANAGGIO E DEL SUPPORTO DEI ROCCHETTI) CHE OLTRE AD ACCELERARE L'USURA PUO COMPORTARE LA ROTTURA DELLA CATENA.
Se invece la tensione della catena è insufficiente, questa può uscire dal rocchetto e bloccare la ruota posteriore o causare danni al motore. In entrambi i casi si può facilmente perdere il controllo della motocicletta.

CORREZIONE TENSIONE CATENA
- Allentare il dado con spallamento ❶, allentare i controdadi ❷ e girare le viti di fissaggio ❸ con una stessa ampiezza verso destra e verso sinistra. Serrare i controdadi ❷.
- Prima di bloccare il semiasse controllare che i tendicatena ❹ siano adiacenti alle viti di fissaggio e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore..
  Serrare il dado con spallamento ❶ a 100 Nm.

Entretien de la chaîne

- *Pour vérifier, mettre la moto sur la béquille centrale ou caler sous le cadre de manière à ce que la roue arrière soit libre.*
- *Appuyer sur la chaîne vers le haut, à environ 30 mm de la fin du patin, de manière à ce que le brin supérieur soit tendu (voir figure).*
- *La distance Ⓐ entre la chaîne et le bras oscillant doit être alors de 3 ou de 10 mm, **suivant la démultiplication secondaire.***
- *Corriger la tension si nécessaire.*

 ***ATTENTION*** 

SI LA CHAINE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SENCONDAIRE, À SAVOIR LA CHAINE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROULEMENTS EN SORTIE DE BOITE ET À LA ROUE ARRIERE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MEME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAINE.
Si en revanche la chaîne est trop lâche, elle peut sauter, bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Dans les deux cas on peut alors perdre le contrôle de la machine.

RÉGLAGE DE LA TENSION
- *Desserrer l'écrou à épaulement ❶, débloquer les contre-écrous ❷ et faire tourner de manière égale les vis de réglage ❸ à gauche et à droite. Bloquer les contre-écrous ❷.*
- *Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs ❹ sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.*
- *Serrer l'écrou à épaulement ❶ à 100 Nm.*

Kettenpflege

Die Lebensdauer der Kette hängt zum Großteil von der Pflege ab. Ketten ohne O-Ring sollten regelmäßig in Petroleum gereinigt und anschließend in heißem Kettenfett getränkt bzw. mit Kettenspray behandelt werden.

⚠ ACHTUNG ⚠

ES DARF KEIN SCHMIERMITTEL AUF DEN HINTERREIFEN ODER DIE BREMSSCHEIBE GELANGEN, DIE BODENHAFTUNG DES REIFENS UND DIE BREMSWIRKUNG DER HINTERRADBREMSE WÜRDE DADURCH STARK REDUZIERT UND DAS MOTORRAD LEICHT AUßER KONTROLLE GERATEN.

Bei der O-Ring-Kette ist die Wartung auf ein Minimum reduziert. Die Reinigung erfolgt am besten mit viel Wasser. Keinesfalls Bürsten oder Lösungsmittel zum Reinigen verwenden. Nach dem Trocknen kann ein speziell für O-Ring-Ketten geeignetes Kettenspray verwendet werden.

! VORSICHT !

BEIM MONTIEREN DES KETTENSCHLOSSES MUß DIE GESCHLOSSENE SEITE DER SICHERUNG IMMER IN LAUFRICHTUNG SEIN.
Kettenräder und Kettenführungen sollten bei dieser Gelegenheit ebenfalls auf Verschleiß geprüft werden und nötigenfalls erneuert werden.

Chain maintenance

For long chain life, good maintenance is very important. Chains without O-rings should be cleaned in fireproof solvent regularly and afterwards treated with hot grease or chain spray.

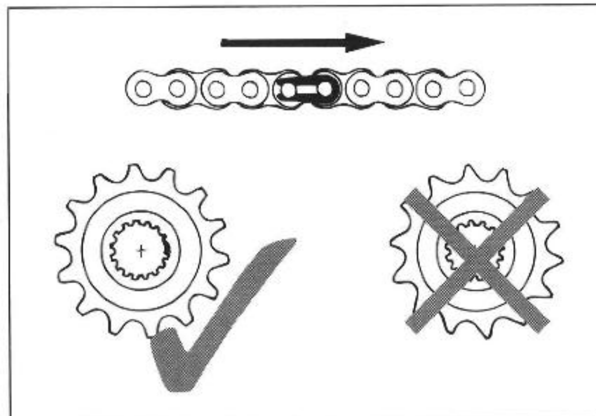
⚠ WARNING ⚠

NO LUBRICATION IS ALLOWED TO REACH THE REAR TYRE OR THE BRAKE DISKS, EITHERWISE THE ROAD ADHERENCE AND THE REAR WHEEL BRAKING EFFECTS WOULD BE STRONGLY REDUCED AND THE MOTORCYCLE COULD EASILY LOSE CONTROL.

O-ring chains on the other hand are very simple to clean. The best way is to use lots of water, but never use brushes or cleaning liquids. After letting the chain dry, you can use a special O-ring chain spray.

! CAUTION !

WHEN MOUNTING THE CHAIN MASTERLINK CLIP, THE CLOSED SIDE OF THE MASTERLINK CLIP MUST POINT IN RUNNING DIRECTION.
Also check sprockets and chain guides for wear, and replace if necessary.



Manutenzione catena

La catena normale (priva di O ring) va pulita regolarmente e lavata con petrolio, quindi lubrificata con prodotto apposito.

⚠ ATTENZIONE ⚠

FARE IN MODO CHE IL LUBRIFICANTE NON RAGGIUNGA IN NESSUN CASO NE IL PNEUMATICO POSTERIORE NE IL DISCO DEL FRENO, ALTRIMENTI L'ADERENZA AL SUOLO DEI PNEUMATICI E L'AZIONE DEI FRENI SI RIDURREBBERO NOTEVOLMENTE E SI POTREBBE FACILMENTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

La catena „O ring" va pulita solo con acqua, quindi lubrificata con prodotto specifico.

! AVVERTIMENTO !

LA MAGLIA DI GIUNZIONE VA MONTATA CON LA PARTE CHIUSA VERSO IL SENSO DI MARCIA.
Controllare sempre l'usura del pignone, della corona e dei pattini guida. Se necessario, sostituire questi particolari.

Tension de la chaine

Il faut agir de manière régulière sur les tendeurs droit et gauche. La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être nettoyées régulièrement au pétrole, puis plongées dans de la graisse bouillante ou traitées avec un aérosol spécial.

⚠ ATTENTION ⚠

VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIERE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTROLE DE LA MOTO.

Les chaînes à joints toriques ne requièrent que peu d'entretien. On les nettoie à grande eau sans employer de brosse ni de décapant. Lorsqu'elles sont sèches, on peut utiliser un aérosol spécial pour ces chaînes.

! ATTENTION !

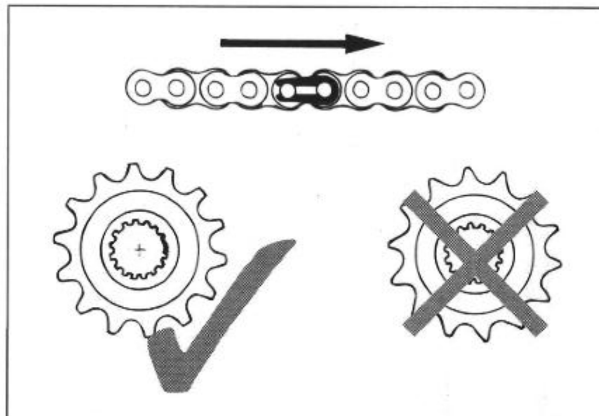
L'ATTACHE RAPIDE DOIT AVOIR SON COTÉ FERMÉ VERS L'AVANT DANS LE SENS NORMAL DE ROTATION.
Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.

Kettenverschleiß

Um den Kettenverschleiß zu prüfen, gehen Sie am Besten wie folgt vor: Schalten Sie das Getriebe auf Leerlauf und ziehen Sie am oberen Kettentrum mit einer Kraft von 10 - 15 Kilogramm nach oben (siehe Abbildung). Nun wird der Abstand von 18 Kettenrollen am unteren Kettentrum gemessen. Spätestens bei einem Abstand von 272 mm sollte die Kette erneuert werden. Ketten nützen sich nicht immer gleichmäßig ab, wiederholen Sie deshalb diese Messung an verschiedenen Stellen der Kette.

HINWEIS:

Wenn eine neue Kette montiert wird, sollten auch die Kettenräder erneuert werden. Neue Ketten nützen sich auf alten, eingelaufenen Kettenrädern schneller ab.



Usura della catena

Per controllare lo stato di usura della catena seguire attentamente le seguenti istruzioni:

Mettere la marcia in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di 10 - 15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza delle 18 pulegge nel ramo inferiore della catena. Al più tardi se la distanza dovesse misurare 272 mm bisognerebbe sostituire la catena. Le catene non si usurano sempre in modo regolare, per questo motivo bisognerebbe ripetere la misurazione su diversi punti della catena.

INDICAZIONE:

Se si monta una catena nuova, si devono sostituire anche pignone e corona.

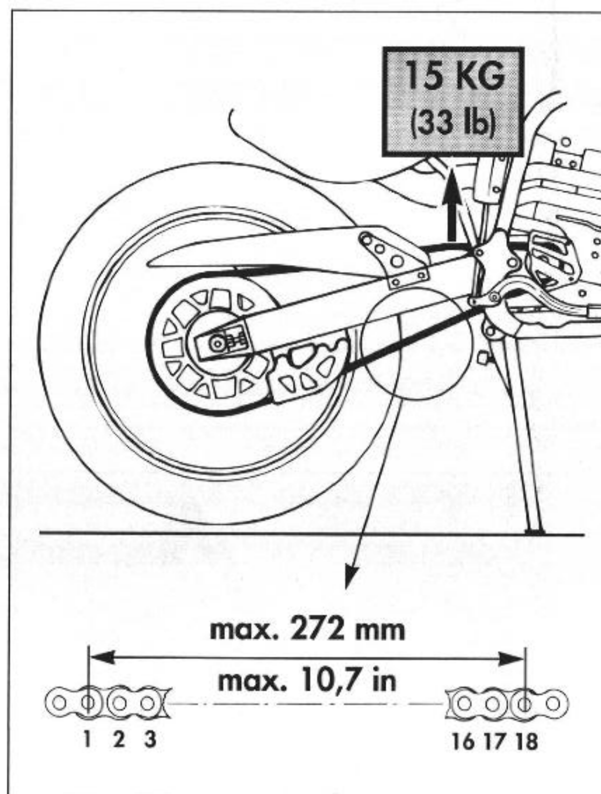
Chain abrasion

In order to check the chain wear, regard the following indications:

Shift the gear into idling and pull the upper chain strand with approx. 10-15 Kilogramm (33 lb) upwards (see figure). Now one can measure a space of 18 chain reels at the lower chain strand. The chain should be replaced at the latest when a space of 272 mm (10,7 in) is measured. Chains do not always wear off evenly, therefore repeat the measurement at different places on the chain.

NOTE:

If you mount a new chain, the sprockets should also be replaced. New chains wear faster if used on old used sprockets.



Usure de la chaîne

Pour mesurer l'usure de la chaîne, on procédera de la manière suivante: mettre la boîte de vitesses aupoint mort et tirer sur le brin supérieur de la chaîne vers le haut avec une force de 10 a 15 kg (cf. figure). Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance existant entre 18 rouleaux. L'écart maximum autorisé est de 272 mm, et il implique le remplacement de la chaîne. Comme les chaînes ne s'usent pas toujours régulièrement, il convient d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.

REMARQUE:

Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.

Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen

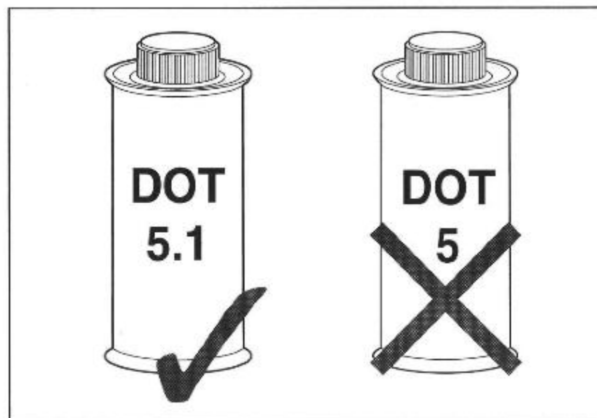
BREMSZANGEN:
Die Bremszangen dieser Modellreihe sind „schwimmend" gelagert, das heißt sie sind nicht fix mit dem Bremszangenträger verbunden. Durch den seitlichen Ausgleich wird immer eine optimale Anlage der Bremsklötze an die Bremsscheibe erreicht.
BREMSKLÖTZE:
Die Motorräder werden mit organischen Bremsbelägen ausgeliefert und sind auch mit diesen Belägen typisiert. Diese Beläge decken fast den gesamten Einsatzbereich der Motorräder ab.
Lediglich für Sporteinsatz bei extrem schmutzigen Verhältnissen (z.B. Wasser in Verbindung mit Sand und Schlamm) empfehlen wir Bremsklötze mit Sinterbelag. Beachten Sie jedoch, daß Bremsklötze mit Sinterbelag nicht typisiert sind! Außerdem kann an den Bremsscheiben höherer Verschleiß auftreten.
BREMSFLÜSSIGKEITSBEHÄLTER:
Die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorderrad- und Hinterradbremse sind so dimensioniert, daß auch bei abgenützten Bremsklötzen kein Nachfüllen von Bremsflüssigkeit erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin.
BREMSFLÜSSIGKEIT:
Die Bremsanlagen werden von KTM mit „CASTROL Bremsflüssigkeit DOT 5.1" gefüllt, eine der hochwertigsten Bremsflüssigkeiten, die zur Zeit im Handel sind. Wir empfehlen, diese auch später zu verwenden. DOT 5.1 Bremsflüssigkeit basiert auf Glykolether und ist bernsteinfarben. Steht zum Nachfüllen keine DOT5.1 zur Verfügung kann notfalls Bremsflüssigkeit DOT4 verwendet werden. Diese sollten Sie aber möglichst bald durch DOT5.1 ersetzen.

 **ACHTUNG** 

- LASSEN SIE REPARATUREN AN DER BREMSANLAGE GRUNDSÄTZLICH IN EINER FACHWERKSTÄTTE DURCHFÜHREN
- PRÜFEN SIE VOR JEDER INBETRIEBNAHME DIE BREMSEN AUF FUNKTION UND DIE BREMSFLÜSSIGKEITSSTÄNDE
- WECHSELN SIE MINDESTENS EINMAL JÄHRLICH DIE BREMSFLÜSSIGKEIT. WENN SIE DAS MOTORRAD OFT WASCHEN, SOLLTE SIE SOGAR ÖFTER GEWECHSELT WERDEN. BREMSFLÜSSIGKEIT HAT DIE EIGENSCHAFT WASSER AUFZUNEHMEN. IN EINER „ALTEN" BREMSFLÜSSIGKEIT KÖNNEN SICH DADURCH BEREITS BEI NIEDEREN TEMPERATUREN DAMPFBLASEN BILDEN UND DAS BREMSSYSTEM FÄLLT AUS.
- KEINESFALLS DARF BREMSFLÜSSIGKEIT DOT5 VERWENDET WERDEN! DIESE BASIERT AUF SILIKONÖL UND IST PURPUR GEFÄRBT. DICHTUNGEN UND BREMSSCHLÄUCHE MÜSSEN SPEZELL DAFÜR AUSGELEGT SEIN.
- BETÄTIGEN SIE NACH ARBEITEN AN DER BREMSANLAGE, BZW. NACH DEM EINBAUEN DER RÄDER IMMER DEN HAND- BZW. FUßBREMSHEBEL, DAMIT SICH DIE BREMSKLÖTZE AN DIE BREMSSCHEIBEN ANLEGEN UND DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.

 **VORSICHT** 

BRINGEN SIE BREMSFLÜSSIGKEIT NICHT MIT LACKIERTEN TEILEN IN BERÜHRUNG, BREMSFLÜSSIGKEIT GREIFT LACK AN!



Indicazioni di base per i freni a disco KTM

PINZE:
L'alloggiamento delle pinze di questa serie di modelli è "flottante", esse cioè non sono solidali al loro supporto. La compensazione laterale consente sempre una disposizione ottimale dei ceppi sui dischi.
PASTIGLIE:
Le motociclette vengono fornite con pastiglie organiche e sono tipizzate con queste pastiglie. Queste pastiglie coprono quasi tutti i campi di impiego della motocicletta.
Solo per un impiego sportivo del motociclo in condizioni di forte insudiciamento (per esempio in presenza di acqua e sabbia o acqua e fango) raccomamdiamo di impiegare ceppi con pastiglie sinterizzate. Si consideri tuttavia che le pastiglie sinterizzate non sono tipizzate. Inoltre si può produrre sui dischi del freno un maggior grado di usura.
RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:
I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo dei ceppi del freno.
LIQUIDO FRENI:
Gli impianti frenanti vengono forniti dalla KTM riempiti con "Liquido freni CASTROL DOT 5.1", uno dei liquidi per freni più pregiati attualmente in commercio. Raccomandiamo di continuare ad usare questo liquido per freni anche in futuro. Il DOT 5.1 è a base di etere glicolico ed è color ambra. Qualora non si dovesse disporre per il rabbocco di DOT 5.1 si potrà eventualmente occasionalmente ripiegare su DOT 4, che andrà tuttavia sostituito quanto prima con DOT 5.1

 **ATTENZIONE** 

- AFFIDARE LE RIPARAZIONI DELL'IMPIANTO FRENANTE AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA
- VERIFICARE SEMPRE PRIMA DELLA MESSA IN ESERCIZIO IL FUNZIONAMENTO DEI FRENI NONCHÉ IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI
- SOSTITUIRE IL LIQUIDO FRENO ALMENO UNA VOLTA L'ANNO; IN CASO DI LAVAGGI MOLTO FREQUENTI, SOSTITUIRLO PIU SPESSO.
- IN NESSUN CASO SI POTRÀ UTILIZZARE IL LIQUIDO FRENI DOT 5. SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED E COLOR PORPORA, CHE RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- DOPO LO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI SULL'IMPIANTO FRENANTE OPPURE DOPO IL MONTAGGIO DELLE RUOTE AZIONARE SEMPRE LA LEVA DEL FRENO A MANOPOLA E A PEDALE ONDE FAR ADERIRE I CEPPI AI DISCHI ED OTTENERE IL PUNTO DI PRESSIONE.

 **AVVERTIMENTO** 

IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE.

General informations about KTM disc brakes

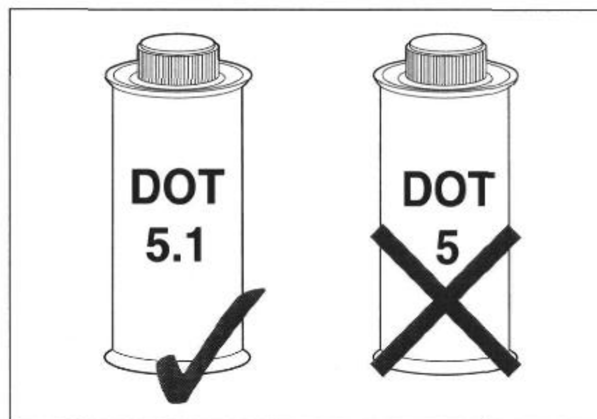
BRAKE CALIPERS:
The new brakes uses a „floating" mount. This means that the brake calipers are not solidly attached to the caliper carrier, which enables it to „float" for maximum braking contact.
BRAKE PADS:
The motorcycles are delivered with organic brake pads and have also been type-coded with these pads. Said pads are suitable for almost the entire range of application of these motorcycles.
It is only for competitive racing in extremely dirty conditions (e.g., water in combination with sand and mud) that we recommend brake pads that have sintered linings. However, take notice of the fact that brake pads with sintered linings have not been type-coded! Besides, they may cause greater wear on the brake discs.
BRAKE FLUID RESERVOIRS:
The brake fluid reservoirs on the front and rear wheel brakes have been designed in such a way that even if the brake pads are worn it is not necessary to top up the brake fluid. If the brake fluid level drops below the minimum either the brake system has a leak or the brake pads are completely worn down.
BRAKE FLUID:
KTM fills the brake systems with CASTROL DOT 5.1 brake fluid, one of the best brake fluids that is currently available. We recommend that you continue to use it. DOT 5.1 brake fluid is based on glycol ether and of an amber color. If you do not have any DOT 5.1 for refilling, you may use DOT 4 brake fluid. However, you should replace it as soon as possible by DOT 5.1.

 **WARNING** 

- HAVE ANY REPAIRS ON THE BRAKE SYSTEM BE PERFORMED BY A KTM DEALER
- EVERYTIME BEFORE STARTING YOUR MOTORCYCLE, CHECK BRAKES FOR FUNCTIONING AND BRAKE FLUID LEVELS
- CHANGE BRAKE FLUID AT LEAST ONCE A YEAR. IF THE MOTORCYCLE IS BEING WASHED VERY OFTEN, CHANGE BRAKE FLUID MORE OFTEN. BRAKE FLUID HAS THE ABILITY TO ABSORB WATER; THEREFORE, IF THE BRAKE FLUID IS „OLD" IT WILL CAUSE THE BRAKE SYSTEM TO FAIL.
- NEVER USE DOT5 BRAKE FLUID! IT IS BASED ON SILICONE OIL AND OF A PURPLE COLOR. SEALS AND BRAKE HOSES MUST BE ESPECIALLY ADAPTED TO IT.
- AFTER HAVING DONE ANY WORK ON THE BRAKE SYSTEM, AND AFTER HAVING MOUNTED THE WHEELS, ALWAYS ACTUATE THE HAND BRAKE LEVER OR BRAKE PEDAL SO THAT THE BRAKE PADS WILL BE APPLIED TO THE BRAKE DISCS TO OBTAIN A PRESSURE POINT.

 **CAUTION** 

DON'T LET BRAKE FLUID GET IN CONTACT WITH PAINT, IT IS AN EFFECTIVE PAINT REMOVER.



Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

PINCES:
Les pinces montée sur des modèles sont du type flottant, c'est-a-dire qu'elles ne sont pas montées rigides sur le support. Le fait qu'elles puissent se déplacer latéralement entraîne un contact optimal entr les plaquettes et le disque.
PLAQUETTES:
Les machines sont livrées avec des garnitures organiques qui sont répertoriées lors de la réception de la moto. Ces garnitures correspondent à presque tous les emplois de la machine. C'est seulement pour une utilisation sport dans des conditions de saleté extrêmes (par ex. de l'eau en liaison avec du sable et de la boue) qu'il est recommandé d'utiliser des garnitures frittées. Il faut noter toutefois que ces garnitures ne sont pas réceptionnées. De plus elles peuvent provoquer une usure accrue des disques.
BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:
Les bocaux de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.
LIQUIDE DE FREIN:
KTM remplit les circuits de frein avec du liquide CASTROL DOT 5.1, un des plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d'une base d'éther de glycol, sa couleur est ambrée. Si l'on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d'effectuer le remplacement dès que possible.

 **ATTENTION** 

- PAR PRINCIPE LES INTERVENTIONS SUR LE CIRCUIT DE FREINAGE DOIVENT SE FAIRE DANS UN ATELIER.
- AVANT CHAQUE UTILISATION VÉRIFIER LES NIVEAUX DE LIQUIDE DE FREIN ET LE BON FONCTIONNEMENT DES FREINS.
- IL FAUT CHANGER AU MOINS UNE FOIS PAR AN LE LIQUIDE DE FREIN. SI LA MACHINE EST LAVÉE FRÉQUEMMENT, IL FAUT CHANGER LE LIQUIDE PLUS SOUVENT, CAR IL A TENDANCE À SE CHARGER EN EAU. DANS UN LIQUIDE ALTÉRÉ SE FORMENT DES BULLES DES QUE LA TEMPÉRATURE AUGMENTE, ET LE CIRCUIT DE FREINAGE NE FONCTIONNE ALORS PLUS CORRECTEMENT.
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ETRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- APRES AVOIR TRAVAILLÉ SUR LE CIRCUIT DE FREIN OU APRES REMONTAGE DES ROUES, TOUJOURS ACTIONNER LA POIGNÉE ET LA PÉDALE DE FREIN, DE MANIERE À CE QUE LES PLAQUETTES SE METTENT EN PLACE ET QUE L'ON SENTE LE POINT D'ATTAQUE.

 **ATTENTION** 

NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE.

Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen

Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist mit dem Handbremszylinder am Lenker kombiniert und hat ein Schauglas. Der Bremsflüssigkeitsstand darf bei waagrechtem Behälter nicht unter die Mitte des Schauglases sinken.

⚠ ACHTUNG ⚠

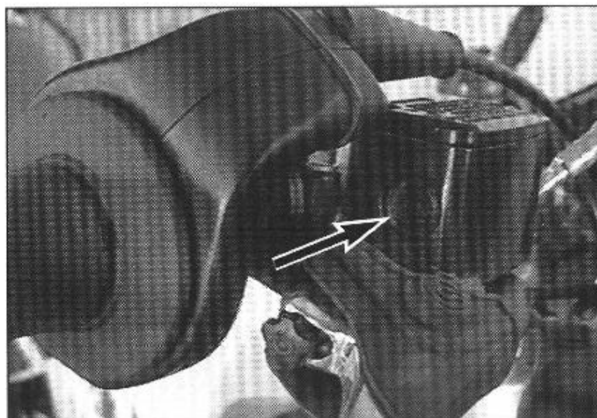
DIE BREMSFLÜSSIGKEITSBEHÄLTER DER VORDERRAD- UND HINTERRADBREMSE SIND SO DIMENSIONIERT, DAß AUCH BEI ABGENÜTZTEN BREMSKLÖTZEN KEIN NACHFÜLLEN VON BREMSFLÜSSIGKEIT ERFORDERLICH IST. FÄLLT DER BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND UNTER DEN MINIMALWERT, DEUTET DIES AUF UNDICHTHEIT IM BREMSSYSTEM BZW. TOTAL ABGENÜTZTE BREMSKLÖTZE HIN.

Checking of brake fluid level - front brake

The brake fluid reservoir is linked with the hand brake cylinder at the handlebar and the reservoir is provided with an inspection glass. With the reservoir in a horizontal position, the brake fluid level should not go below middle of the glass. The reservoir should be kept completely full at all times for best performance.

⚠ WARNING ⚠

THE BRAKE FLUID RESERVOIRS ON THE FRONT AND REAR WHEEL BRAKES HAVE BEEN DESIGNED IN SUCH A WAY THAT EVEN IF THE BRAKE PADS ARE WORN IT IS NOT NECESSARY TO TOP UP THE BRAKE FLUID. IF THE BRAKE FLUID LEVEL DROPS BELOW THE MINIMUM EITHER THE BRAKE SYSTEM HAS A LEAK OR THE BRAKE PADS ARE COMPLETELY WORN DOWN.



Controllo livello liquido anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa di comando posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzaria della spia.

⚠ ATTENZIONE ⚠

I RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI DEL FRENO ANTERIORE E POSTERIORE SONO DIMENSIONATI IN MODO TALE CHE NON E NECESSARIO UN RABBOCCO NEANCHE IN CASO DI CEPPI DEL FRENO CONSUMATI. SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DEI CEPPI DEL FRENO.

Vérification du niveau du liquide de frein avant

Le bocal de liquide de frein est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.

⚠ ATTENTION ⚠

LES BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN, POUR LE FREIN AVANT COMME POUR LE FREIN ARRIERE, ONT DES DIMENSIONS TELLES QU'IL N'EST PAS NÉCESSAIRE DE RAJOUTER DE LIQUIDE LORSQUE LES PLAQUETTES S'USENT. SI LE NIVEAU TOMBE AU DESSOUS DU MINIMUM, C'EST QU'IL Y A UNE FUITE OU QU'IL N'Y A ABSOLUMENT PLUS DE GARNITURE SUR LES PLAQUETTES.

Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen*

Sobald der Bremsflüssigkeitsstand die Mitte des Schauglases erreicht, muß Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden.
Die Schrauben ❶ entfernen und Deckel ❷ mit Membrane ❸ abnehmen. Handbremszylinder in waagrechte Position bringen und Bremsflüssigkeit bis 5 mm unter die Behälter-Oberkante auffüllen. Membrane, Deckel und Schrauben wieder montieren. Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit mit Wasser abwaschen.

⚠ ACHTUNG ⚠

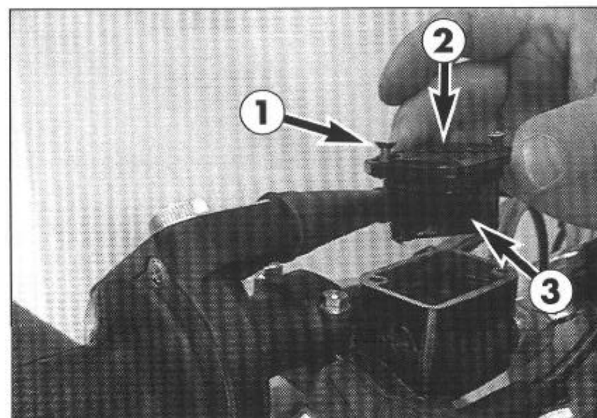
BEACHTEN SIE DIE HINWEISE IM KAPITEL "GRUNDSÄTZLICHE HINWEISE ZU KTM SCHEIBENBREMSEN" (SEITE 45).

*Refilling the front brake reservoir**

When the brake fluid falls to the middle of the inspection glass, new brake fluid has to be added.
Loosen screws ❶ and remove lid ❷ and membrane ❸. Place hand brake cylinder in a horizontal position and fill the brake fluid reservoir to 5 mm below the rim with clean brake fluid. Replace membrane and lid, tighten screws. Rinse off spilled or overflowing brake fluid with water.

⚠ WARNING ⚠

REFER TO WARNING IN THE CHAPTER ON "GENERAL INFORMATION ON KTM DISC BRAKES" (PAGE 46)



Rabbocco liquido freno anteriore*

Non appena il livello del liquido dei freni raggiunge la metà del tubo di livello occorre aggiungere liquido freni.
Rimuovere le viti ❶ ed il coperchio ❷ con la membrana ❸. Portare il cilindro del freno a manopola in posizione orizzontale ed aggiungere liquido per freni fino a 5 mm sotto lo spigolo superiore del serbatoio. Rimontare la membrana, il coperchio e le viti. Sciacquare con acqua il liquido per freni che si sia disperso all'esterno del serbatoio.

⚠ ATTENZIONE ⚠

LEGGERE LE INDICAZIONI RIPORTATE AL CAPITOLO "INDICAZIONI DI BASE PER I FRENI A DISCO KTM" (PAGINA 45)

*Complément de liquide de frein (frein avant)**

Dès que le niveau descend au milieu de la fenêtre il faut rajouter du liquide.
Enlever les vis ❶ et le couvercle ❷ avec la membrane ❸. Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait débordé ou que l'on aurait renversé.

⚠ ATTENTION ⚠

SE REPORTER ÉGALEMENT AU PARAGRAPHE "REMARQUES DE PRINCIPE CONCERNANT LES FREINS À DISQUE KTM" (PAGE 46)

Bremsklötze vorne kontrollieren

Die Bremsklötze sind von unten einzusehen. DIE BELAGSTÄRKE DARF 1 MM NICHT UNTERSCHREITEN.

! VORSICHT !

WERDEN DIE BREMSKLÖTZE ZU SPÄT ERNEUERT, SODAß DER BELAG TEILWEISE ODER ZUR GÄNZE ABGESCHLIFFEN IST, SCHLEIFEN DIE STAHLTEILE DER BREMSKLÖTZE AN DER BREMSSCHEIBE. DADURCH LÄßT DIE BREMSWIRKUNG STARK NACH UND DIE BREMSSCHEIBE WIRD ZERSTÖRT.

Check the front brake pads

The brake pads can be inspected from below. THE LININGS MUST BE AT LEAST 1 MM (0,04 in) THICK.

! CAUTION !

IF THE BRAKE PADS ARE REPLACED TOO LATE SO THAT THE LINING IS PARTLY OR ENTIRELY WORN AWAY, THE STEEL COMPONENTS OF THE BRAKE PAD WILL RUB AGAINST THE BRAKE DISC, IMPARING THE BRAKING EFFECT AND DESTROYING THE BRAKE DISC.

Bremsklötze vorne erneuern*

Bremszange zur Bremsscheibe drücken, damit die Bremskolben in ihre Grundstellung gelangen. Sicherungen ❶ entfernen, Bolzen ❷ herausziehen und Bremsklötze aus der Bremszange nehmen. Bremssattel und Bremssattelträger mit Druckluft reinigen, Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigung prüfen und Führungsbolzen nötigenfalls fetten. Rechten Bremsklotz montieren und mit dem Bolzen fixieren. Linken Bremsklotz montieren und Bolzen bis zum Anschlag einschieben. Sicherungen montieren.
Beachten Sie beim Montieren der Bremsklötze, daß das Gleitblech ❸ im Bremssattelträger und die Blattfeder ❹ richtig sitzen.

⚠ ACHTUNG ⚠

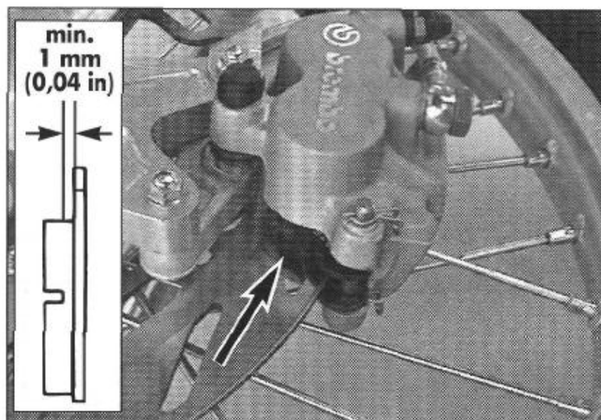
- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDE SONST STARK REDUZIERT.
- BETÄTIGEN SIE NACH ARBEITEN AN DER BREMSANLAGE IMMER DEN HAND- BZW. FUßBREMSHEBEL, DAMIT SICH DIE BREMSKLÖTZE ANLEGEN UND DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.

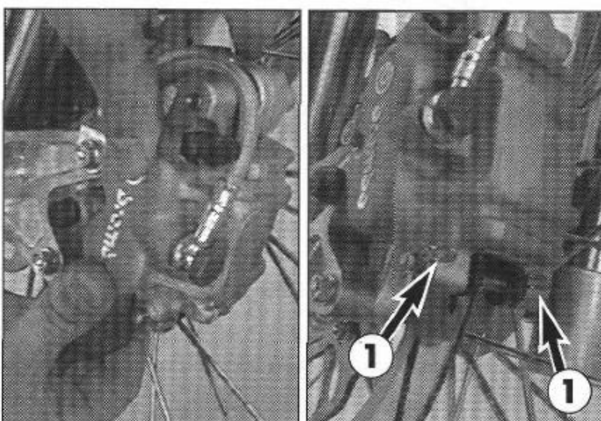
*Replace front brake pads**

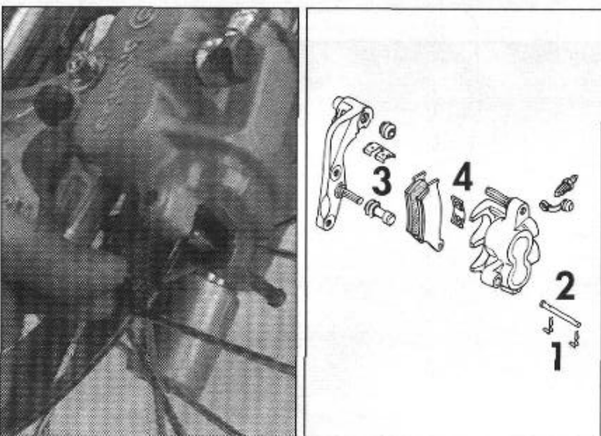
Press the brake caliper to the brake disk, to put the brake piston in its basic position. Remove clips ❶ and pull out bolt ❷. Remove brake pads from the brake caliper. Clean the brake caliper and the brake caliper support with compressed air. Check the sleeves of the guide bolts for damage, and grease guide bolts if necessary. Mount the right brake pad and fix it with the bolt. Mount the left brake pad and insert the bolt until it stops. Mount the clips.
When mounting the brake pads, be sure to check for correct fit of the sliding metal sheet ❸ in the caliper carriers and of the leaf spring ❹.

⚠ WARNING ⚠

- *IT IS VERY IMPORTANT TO KEEP THE BRAKE DISK FREE FROM OIL AND FATTY MATTERS, EITHERWISE THE BRAKING EFFECTS WOULD BE STRONGLY REDUCED.*
- *AFTER INSTALLING THE WHEELS OR AFTER WORKING ON THE BRAKE CALIPERS, USE THE BRAKES SO THAT THE BRAKE PADS LIE AGAINST THE BRAKE DISC AND THE PRESSURE POINT IS ESTABLISHED.*







Controllare le pastiglie del freno anteriore

Le pastiglie del freno vanno controllati dal basso. LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE NON DEVE ESSERE INFERIORE A 1 MM.

! AVVERTIMENTO !

QUALORA LE PASTIGLIE DEL FRENO DOVESSERO ESSERE SOSTITUITI TROPPO TARDI, COSICCHÉ LA PASTIGLIA RISULTI PARZIALMENTE O INTERAMENTE CONSUMATA, LA PARTI DI ACCIAIO LE PASTIGLIE DEL FRENO SLITTANO CONTRO IL DISCO DEL FRENO. CIO COMPORTA UNA DIMINUZIONE NOTEVOLE DELL'EFFETTO FRENANTE E IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO.

Vérification des plaquettes de frein à l'avant

On contrôle les plaquettes par en dessous. L'EPAISSEUR DE LA GARNITURE NE DOIT PAS ETRE INFERIEURE A 1 MM.

! ATTENTION !

SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES PLAQUETTES ET QUE, PAR EXEMPLE, IL N'Y A PLUS DE GARNITURE, C'EST LE MÉTAL DE LA PLAQUETTE QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. LE FREINAGE EST ALORS INEFFICACE ET LE DISQUE EST IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÉ.

Sostituzione delle pastiglie del freno anteriore*

Spingere la pinza del freno verso il disco del freno, in modo che gli stantuffi del freno raggiungano la loro posizione base. Rimuovere le sicure ❶, estrarre il perno ❷ e togliere i pastiglie del freno dalla pinza del freno. Pulire con aria compressa la pinza del freno e il supporto della pinza, controllare che le guarnizioni delle spine non siano danneggiate e se occorre ingrassarle. Montare il pastiglie destro del freno e fissarlo con il perno. Montare il pastiglie sinistro del freno e inserire il perno fino all'arresto. Montare le sicure.
Accertarsi durante il montaggio dei ceppi che la lamiera scorrevole ❸ nel supporto della pinza e la molla ❹ siano ben fermi.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO, IN CASO CONTRARIO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L'EFFETTO FRENANTE.
- DOPO OGNI INTERVENTO SULLA SISTEMO DI FRENO, AZIONARE LA LEVA O IL PEDALE FRENO, PER AVVICINARE LE PASTIGLIE AL DISCO E RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.

*Remplacement des plaquettes à l'avant**

Appuyez sur l'étrier de frein jusqu'au disque de frein afin de mettre les pistons de frein dans leur position initiale. Enlevez les sécurités ❶, retirez les boulons ❷ et les plaquettes de frein de l'étrier de frein. Nettoyez le disque de frein et son support avec de l'air comprimé, vérifiez si les garnitures des boulons de guidage sont endommagées et graissez-les si nécessaire. Montez la plaquette de frein droite et fixez-la avec le boulon. Montez la plaquette de frein gauche et enfilez le boulon jusqu'à la butée. Remontez les sécurités.
Lors du montage des plaquettes, faire attention à ce que la tôle de guidage ❸ de la pince et la lame de ressort ❹ soient bien en place.

⚠ ATTENTION ⚠

- *IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.*
- *APRES AVOIR TRAVAILLÉ SUR LES YSTEME DE FREINAGE IL FAUT TOUJOURS ACTIONNER LE LEVIER OU LA PÉDALE DE FREIN AFIN QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE L'ON SENTE LE POINT D'ATTAQUE.*

Grundstellung des Fußbremshebels ändern*

Die Grundstellung des Fußbremshebels kann durch Verdrehen der Anschlagrolle ❶ verändert werden. Mit der Kolbenstange ❷ muß dann der Leerweg am Fußbremshebel eingestellt werden. Der Fußbremshebel muß außen gemessen einen Leerweg von 3-5 mm haben. Erst dann darf die Kolbenstange den Kolben im Fußbremszylinder bewegen (am stärkeren Widerstand des Fußbremshebels zu erkennen).

! VORSICHT !

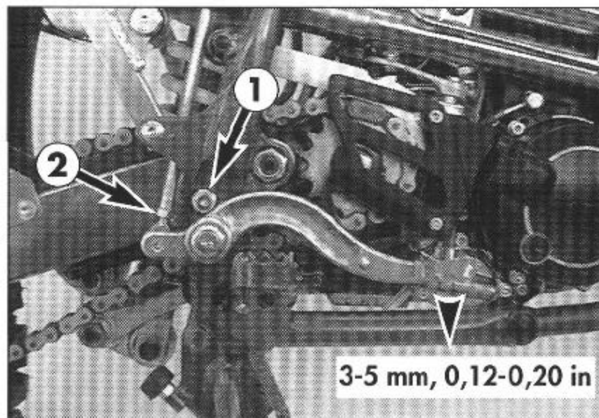
IST DIESER LEERWEG NICHT VORHANDEN, BAUT SICH IM BREMSSYSTEM DRUCK AUF. DADURCH BEGINNEN DIE BREMSKLÖTZE ZU SCHLEIFEN. DAS BREMSSYSTEM WIRD ÜBERHITZT UND KANN IM EXTREMFALL TOTAL AUSFALLEN.

*Changing the basic position of the brake pedal**

The basic setting of the foot brake pedal can be changed by turning the end stop roller ❶. Using the push rod ❷, the free play on the food brake pedal must be set.
Measured on the outside, the foot brake pedal must have 3-5 mm of free play, before the push rod can move the piston in the brake cylinder (to be recognised from the resistance on the foot brake pedal).

! CAUTION !

IF THIS CLEARANCE IS MISSING, PRESSURE ACCUMULATES IN THE BRAKING SYSTEM AND THE BRAKE PADS BEGIN TO RUB. THE BRAKING SYSTEM OVERHEATS AND CAN FAIL COMPLETELY IN EXTREME CASES.



Cambiare la posizione a riposo del pedale freno*

La posizione a riposo del pedale freno può essere variata agendo sul rullino di fermo ❶, la regolazione della corsa a vuoto va effettuata invece sull'astina di comando pompa ❷.
La corsa a vuoto della leva deve essere di 3-5 mm, misurata sul pedale; solo in questo caso si assicura il corretto azionamento del flottante nella pompa (riconoscibile dalla maggior resistenza opposta dal pedale).

! AVVERTIMENTO !

SE MANCA QUESTA CORSA A VUOTO SI SVILUPPA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA. NE CONSEGUE CHE I CEPPI DEL FRENO COMINCIANO A SLITTARE. IL SISTEMA DI FRENATURA VIENE SURRISCALDATO E, NEL CASO ESTREMO, PUO VENIRE A MANCARE COMPLETAMENTE.

*Réglage de la position de la pédale de frein**

On peut régler la position de la pédale de frein au moyen de l'excentrique qui sert de butée ❶. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston ❷. La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).

! ATTENTION !

SI CETTE GARDE N'EXISTE PAS, IL SE CRÉE UNE SURPRESSION DANS LE SYSTEME DE FREINAGE, SI BIEN QUE LES PLAQUETTES SE METTENT À LÉCHER LE DISQUE. IL SE PRODUIT UNE AUGMENTATION DE TEMPÉRATURE ANORMALE QUI PEUT CONDUIRE DANS LE CAS EXTREME À UN REFUS TOTAL DE FONCTIONNER.

Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen

Der Vorratsbehälter für die hintere Scheibenbremse befindet sich oberhalb des Hauptbremszylinders. Der Bremsflüssigkeitsstand darf bei senkrecht abgestelltem Fahrzeug nicht unter die „MIN"-Markierung sinken.

⚠ ACHTUNG ⚠

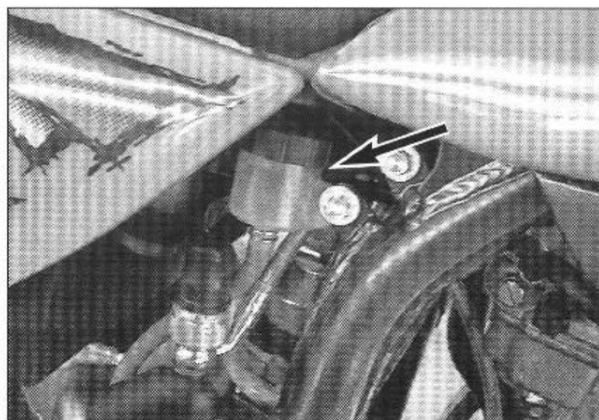
DIE BREMSFLÜSSIGKEITSBEHÄLTER DER VORDERRAD- UND HINTERRADBREMSE SIND SO DIMENSIONIERT, DAß AUCH BEI ABGENÜTZTEN BREMSKLÖTZEN KEIN NACHFÜLLEN VON BREMSFLÜSSIGKEIT ERFORDERLICH IST. FÄLLT DER BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND UNTER DEN MINIMALWERT, DEUTET DIES AUF UNDICHTHEITEN IM BREMSSYSTEM BZW. TOTAL ABGENÜTZTE BREMSKLÖTZE HIN.

Check the rear brake fluid level

The reservoir for the rear disc brake is locaded above the main brake cylinder. The level of brake fluid may not fall below the „MIN" mark when the vehicle has been left standing upright

⚠ WARNING ⚠

THE BRAKE FLUID RESERVOIRS ON THE FRONT AND REAR WHEEL BRAKES HAVE BEEN DESIGNED IN SUCH A WAY THAT EVEN IF THE BRAKE PADS ARE WORN IT IS NOT NECESSARY TO TUP UP THE BRAKE FLUID. IF THE BRAKE FLUID LEVEL DROPS BELOW THE MINIMUM EITHER THE BRAKE SYSTEM HAS A LEAK OR THE BRAKE PADS ARE COMPLETELY WORN DOWN.



Controllare il livello del liquido freni posteriore

Il recipiente per freno a disco posteriore si trova al di sopra del cilindro principale del freno. Il livello del liquido freni non deve scendere al di sotto della marcatura „MIN" con la moto in posizione verticale.

⚠ ATTENZIONE ⚠

I RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI DEL FRENO ANTERIORE E POSTERIORE SONO DIMENSIONATI IN MODO TALE CHE NON E NECESSARIO UN RABBOCCO NEANCHE IN CASO DI PASTIGLIE DEL FRENO CONSUMATI. SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PASTIGLIE DEL FRENO.

Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve au dessus du maître-cylindre. Lorsque la machine est bien droite, le niveau ne doit pas descendre en dessous du repère „MIN".

⚠ ATTENTION ⚠

LES BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN, POUR LE FREIN AVANT COMME POUR LE FREIN ARRIERE, ONT DES DIMENSIONS TELLES QU'IL N'EST PAS NÉCESSAIRE DE RAJOUTER DE LIQUIDE LORSQUE LES PLAQUETTES S'USENT. SI LE NIVEAU TOMBE AU DESSOUS DU MINIMUM, C'EST QU'IL Y A UNE FUITE OU QU'IL N'Y A ABSOLUMENT PLUS DE GARNITURE SUR LES PLAQUETTES.

Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen*

Sobald der Bremsflüssigkeitsstand die "MIN" Marke erreicht, muß Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden.
Dazu Schraubverschluß mit Gummibalg abnehmen und Bremsflüssigkeit bis zur "MAX" Markierung auffüllen. Gummibalg und Schraubverschluß montieren. Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit mit Wasser abwaschen.

⚠ ACHTUNG ⚠

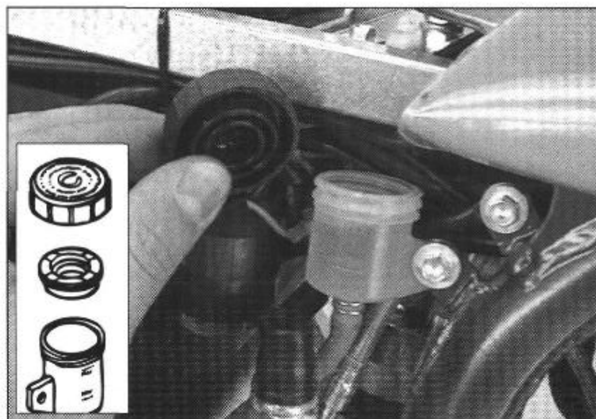
BEACHTEN SIE DIE HINWEISE IM KAPITEL "GRUNDSÄTZLICHE HINWEISE ZU KTM SCHEIBENBREMSEN" (SEITE 45).

*Refilling the rear brake reservoir**

When the brake fluid level has dropped to the MIN mark, you need to refill the brake fluid reservoir. This is done by first unscrewing the cap and rubber bellows. Add brake fluid until it reaches the MAX mark, then screw rubber bellows and cap back on. Rinse off spilled or overflowing brake fluid with water.

⚠ WARNING ⚠

REFER TO WARNING IN THE CHAPTER ON "GENERAL INFORMATION ON KTM DISC BRAKES" (PAGE 46)



Rabbocco liquido freno posteriore*

Non appena il livello del liquido raggiunge il segno "MIN" occorre aggiungere liquido freni.
Rimuovere il tappo a vite con la guarnizione in gomma ed aggiungere liquido per freni fino al segno "MAX". Rimontare la guarnizione in gomma ed il tappo a vite. Sciacquare con acqua il liquido per freni che si sia disperso all'esterno del serbatoio.

⚠ ATTENZIONE ⚠

LEGGERE LE INDICAZIONI RIPORTATE AL CAPITOLO "INDICAZIONI DI BASE PER I FRENI A DISCO KTM" (PAGINA 45)

*Complément de liquide de frein (frein arrière)**

Dès que le niveau du liquide de frein atteint le repère "MIN", il faut effectuer un complément.
Enlever le bouchon et le soufflet et rajouter du liquide jusqu'au repère "MAX". Remettre le soufflet et le bouchon. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu déborder ou être renversé.

⚠ ATTENTION ⚠

SE REPORTER ÉGALEMENT AU PARAGRAPHE "REMARQUES DE PRINCIPE CONCERNANT LES FREINS À DISQUE KTM". (PAGE 46)

Bremsklötze hinten kontrollieren

Die Bremsklötze sind von hinten einzusehen. DIE BELAGSTÄRKE DARF 1 MM NICHT UNTERSCHREITEN.

! VORSICHT !

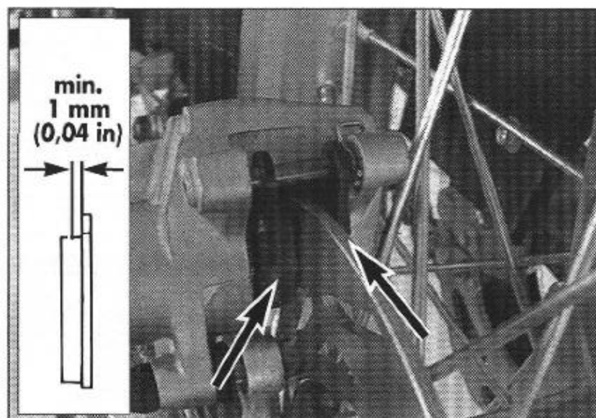
WERDEN DIE BREMSKLÖTZE ZU SPÄT ERNEUERT, SODAß DER BELAG TEILWEISE ODER ZUR GÄNZE ABGESCHLIFFEN IST, SCHLEIFEN DIE STAHLTEILE DER BREMSKLÖTZE AN DER BREMSSCHEIBE. DADURCH LÄßT DIE BREMSWIRKUNG STARK NACH UND DIE BREMSSCHEIBE WIRD ZERSTÖRT.

Checking the rear brake pads

The brake pads can be inspected from the rear. THE THICKNESS OF THE LININGS MAY NOT BE LESS THAN 1 MM (0,04 in).

! CAUTION !

IF THE BRAKE PADS ARE REPLACED TOO LATE SO THAT THE LINING IS PARTLY OR ENTIRELY WORN AWAY, THE STEEL COMPONENTS OF THE BRAKE PAD WILL RUB AGAINST THE BRAKE DISC, IMPARING THE BRAKING EFFECT AND DESTROYING THE BRAKE DISC.



Controllare le pastiglie del freno posteriore

Le pastiglie del freno vanno controllati da dietro. LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE NON DEVE ESSERE INFERIORE A 1 MM.

! AVVERTIMENTO !

QUALORA LE PASTIGLIE DEL FRENO DOVESSERO VENIRE SOSTITUITI TROPPO TARDI, IN MODO TALE CHE LA PASTIGLIA RISULTI PARZIALMENTE O INTERAMENTE CONSUMATA, LE PARTI DI ACCIAIO LE PASTIGLIE DEL FRENO SLITTANO CONTRO IL DISCO DEL FRENO. CIO COMPORTA UNA DIMINUZIONE NOTEVOLE DELL'EFFETTO FRENANTE E LA DISTRUZIONE DEL DISCO DEL FRENO.

Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'EPAISSEUR DE LA GARNITURE NE DOIT PAS ETRE INFERIEURE A 1 MM.

! ATTENTION !

SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES PLAQUETTES ET QUE, PAR EXEMPLE IL N'Y A PLUS DE GARNITURE, C'EST LE MÉTAL DE LA PLAQUETTE QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. LE FREINAGE EST ALORS INEFFICACE ET LE DISQUE EST IRRÉMÉDIABLEMENT EN DOMMAGE.

Bremsklötze hinten erneuern*

Bremszange ❶ in Richtung Kettenrad drücken, damit der Bremskolben in seine Grundstellung gelangt. Sicherung ❷ entfernen, Bolzen ❸ mit einem Dorn in Richtung Kettenrad aus der Bremszange klopfen und Bremsklötze entfernen. Bremszange gründlich mit Druckluft reinigen und Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigungen prüfen.
Rechten Bremsklotz in die Bremszange schieben und mit dem Bolzen fixieren. Linken Bremsklotz einschieben und Bolzen bis zum Anschlag in die Bremszange klopfen. Sicherung ❷ montieren.

 **ACHTUNG** 

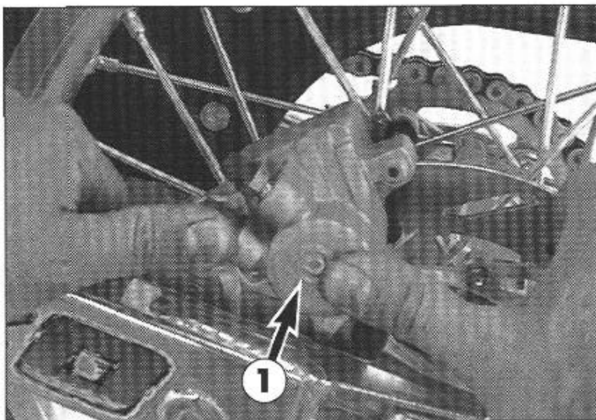
- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDE SONST STARK REDUZIERT.
- BETÄTIGEN SIE NACH ARBEITEN AN DER BREMSANLAGE IMMER DEN HAND- BZW. FUßBREMSHEBEL, DAMIT SICH DIE BREMSKLÖTZE ANLEGEN UND DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.

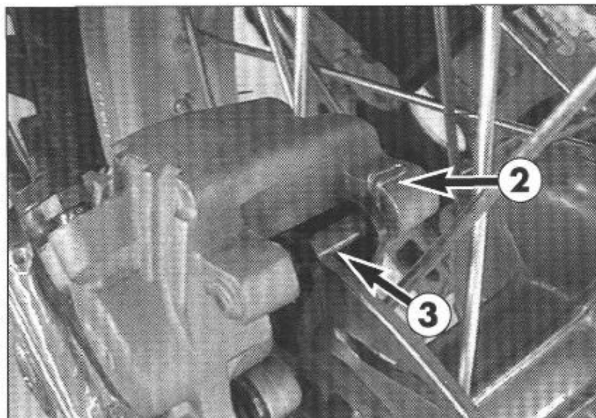
*Replacing the rear brake pads**

Press brake caliper ❶ in direction of chain wheel in order for the brake piston to reach its basic position. Remove safety device ❷, knock out the guide pin ❸ from the brake caliper with an arbor towards the chain wheel and remove brake pads. Carefully clean the brake caliper with compressed air and check sleeves of the guide pins for damage.
Slide right brake pad into the brake caliper and fix it with the pin. Slide in the left brake pad and knock in the bolt to end position. Mount safety device ❷.

 ***WARNING*** 

- *IT IS VERY IMPORTANT TO KEEP THE BRAKE DISK FREE FROM OIL AND FATTY MATTERS, EITHERWISE THE BRAKING EFFECTS WOULD BE STRONGLY REDUCED.*
- *AFTER INSTALLING THE WHEELS OR AFTER WORKING ON THE BRAKE CALIPERS, USE THE BRAKES SO THAT THE BRAKE PADS LIE AGAINST THE BRAKE DISC AND THE PRESSURE POINT IS ESTABLISHED.*







Sostituzione le pastiglie del freno posteriori*

Premere la pinza del freno ❶ in direzione del pignone per dare modo all'asta del freno di arrivare alla sua posizione di partenza. Asportare la sicura ❷, estrarre il perno ❸ dalla pinza del freno dando dei colpetti con un mandrino in direzione del pignone, e poi rimouvre la pastiglia. Pulire a fondo la pinza del freno con dell'aria compressa e controllare se i manicotti dei perni di guida sono danneggiati.
Spingere la pastiglia destra nella pinza del freno e fissarla con il perno. Spingere all'interno la pastiglia sinistra e spingere il perno con dei colpetti nella pinza del freno, fino a raggiungere la battuta. Montare la sicura ❷.

 **ATTENZIONE** 

- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO, IN CASO CONTRARIO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L'EFFETTO FRENANTE.
- DOPO OGNI INTERVENTO SULLA SISTEMO DI FRENO, AZIONARE LA LEVA O IL PEDALE FRENO, PER AVVICINARE LE PASTIGLIE AL DISCO E RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.

*Remplacement des plaquettes à l'arrière**

Pousser la pince ❶ vers la couronne afin d'amener le piston dans sa position de base. Enlever la goupille ❷ et, en tapant avec un jet, chasser le doigt d'arrêt ❸ vers la couronne. Sortir les plaquettes. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé et vérifier l'état du soufflet des tétons de guidage.
Mettre en place la plaquette droite dans la pince, la faire tenir avec le doigt d'arrêt. Enfiler la plaquette gauche et enfoncer le doigt jusqu'en butée. Remettre la goupille ❷.

 ***ATTENTION*** 

- *IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.*
- *APRES AVOIR TRAVAILLÉ SUR LES YSTEME DE FREINAGE IL FAUT TOUJOURS ACTIONNER LE LEVIER OU LA PÉDALE DE FREIN AFIN QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE L'ON SENTE LE POINT D'ATTAQUE.*

Vorderrad aus- und einbauen (Marzocchi Gabel)

Zum Ausbauen des Vorderrades ist das Motorrad am Rahmen aufzubocken, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt. Bundschraube ❶ lösen und die 4 Klemmschrauben ❷ an den Gabelfäusten lockern. Vorderrad halten, Steckachse ❸ herausziehen, Vorderrad vorsichtig aus der Gabel nehmen und Tachoantrieb ❹ von der Nabe nehmen.

! VORSICHT !

BEI AUSGEBAUTEM VORDERRAD DIE HANDBREMSE NICHT BETÄTIGEN.

Vor dem Einbauen des Vorderrades den Wellendichtring ❺ und die Lauffläche ❻ am Tachoantrieb reinigen und fetten.
Beim Einbauen des Vorderrades Tachoantrieb in die Nabe stecken und Bremsscheibe in die Bremszange einführen. Steckachse ohne Gewaltanwendung montieren.
Tachoantrieb so stellen, daß sich die Gummikappe Ⓐ in der Ausnehmung Ⓑ des Gleitrohres befindet. Bundschraube montieren und mit 50 Nm festziehen. Motorrad vom Ständer nehmen und Gabel einige Male kräftig einfedern, damit sich die Gabelholme ausrichten. Abschließend die Klemmschrauben mit max. 7 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG ⚠

- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDE SONST STARK REDUZIERT.
- BETÄTIGEN SIE NACH DEM EINBAUEN DES VORDERRADES IMMER DIE HANDBREMSE BIS DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.

Dismounting and mounting the front wheel (Marzocchi fork)

To remove the front wheel, jack the motorcycle up by the frame so that the front wheel no longer touches the ground. Loosen the collar screw ❶, and the 4 clamping screws ❷ on the fork fists. Hold the front wheel, pull out the axle ❸ remove front wheel carefully from the fork and take speedometer drive ❹ off the hub.

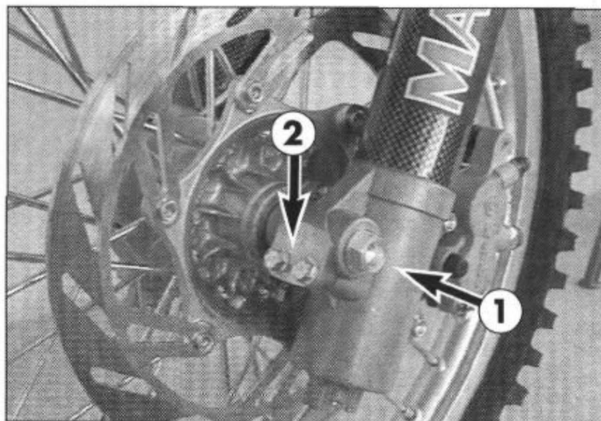
! CAUTION !

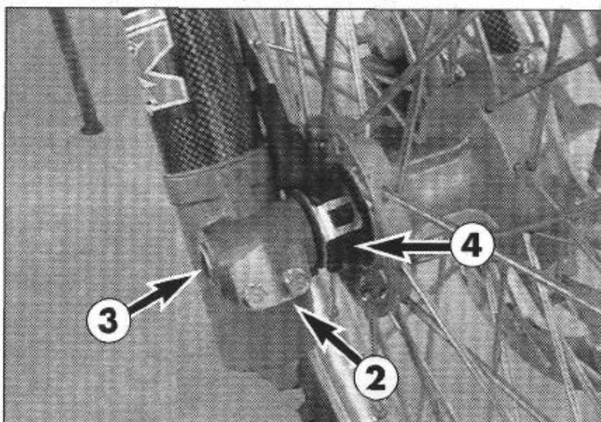
DO NOT OPERATE THE HAND BRAKE WHEN THE FRONT WHEEL HAS BEEN DISMOUNTED.

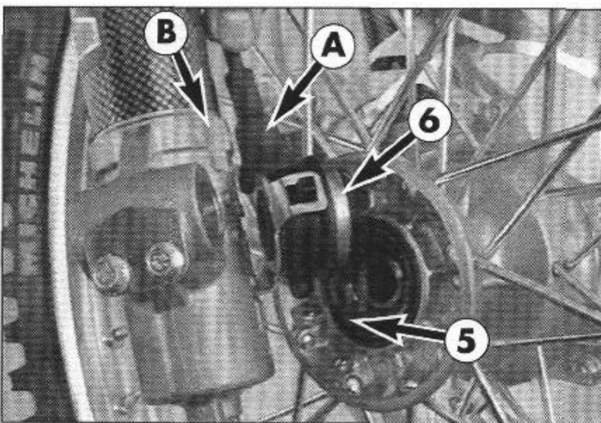
Prior to mounting the front wheel, clean and grease seal ❺ and running surface ❻ at the speedometer drive.
When mounting the front wheel, insert speedometer drive into the hub, and introduce brake disk into brake caliper. Mount axle without forcing it on. Set the speedometer drive the way that the rubber cap Ⓐ is placed in the deepening Ⓑ of the sliding tube. Mount the collar screw and tighten with 50 Nm (37 ft.lb). Take the motorcycle off the stand and bounce the fork hard a few times to align the fork spars. Then screw clamping screws tight with a max. torque of 7 Nm (5 ft.lb).

⚠ WARNING ⚠

- *IT IS VERY IMPORTANT TO KEEP THE BRAKE DISK FREE FROM OIL AND FATTY MATTERS, EITHERWISE THE BRAKING EFFECTS WOULD BE STRONGLY REDUCED.*
- *AFTER MOUNTING THE FRONT WHEEL, KEEP OPERATING THE HAND BRAKE UNTIL THE PRESSURE POINT RETURNS.*







Smontaggio e montaggio della ruota anteriore (forcella Marzocchi)

Per smontare la ruota anteriore la motocicletta deve essere appoggiata su un cavalletto al telaio, in modo che la ruota anteriore non tocchi più il suolo. Svitare la vite a colletto ❶ e allentare le 4 viti di arresto ❷ alle estremità della forcella. Tener ferma la ruota anteriore, sfilare il semiasse ❸. Estrarre con cautela la ruota anteriore dalla forcella ed estrarre l'attuatore tachimetrico ❹ dal mozzo.

! AVVERTIMENTO !

NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE E SMONTATA.

Prima di montare la ruota anteriore, pulire e ingrassare la guarnizione ad anello dell'albero ❺ e il battistrada ❻ sull'attuatore tachimetrico.
Nel montare la ruota anteriore, infilare l'attuatore tachimetrico nel mozzo e introdurre il disco del freno nella pinza del freno. Montare il semiasse senza forzare.
Posizionare l'attuatore tachimetro di modo che il coperdone di gomma Ⓐ si trova nel incavo Ⓑ del portaruota. Montare la vite a colletto e fissare con 50 Nm. Togliere la moto dal cavalletto e premere la forcella alcune volte negli ammortizzatori affinché si regolino i longheroni della forcella. Infine serrare le viti di arresto a 7 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- MANTENERE NELLA MANIERA PIU ASSOLUTA I DISCHI DEL FRENO LONTANO DA GRASSI O OLI, L'AZIONE DEI FRENI POTREBBE ALTRIMENTI ESSERE NOTEVOLMENTE RIDOTTA.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA ANTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A MANO FINCHÉ E PRESENTE IL PUNTO DI PRESSIONE.

Dépose et pose de la roue avant (fourche Marzocchi)

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol. Dévisser l'écrou à épaulement ❶ et les 4 vis ❷ de la fixation d'axe. Tenir la roue avant. Retirer l'axe ❸. Retirer la roue avant avec précaution de la fourche et soulever le commande compteur ❹ du moyeu.

! ATTENTION !

NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.

Avant de monter la roue avant, il faut nettoyer et ensuite graisser la joint SPY ❺ et la surface de roulement ❻ du commande compteur.
Lors du montage de la roue avant, il faut enficher le commande du compteur dans le moyeu et introduire le disque à frein dans la pince. Monter l'axe sans faire usage de la force. Positioner le commande compteur de delle manière, que le manchon en caoutchouc Ⓐ se trouve dans l'oppro foindissement Ⓑ du tube de glissement. Visser l'écrou à épaulement et le serrer à 50 Nm. Mettre la moto sur ses roues et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin de faire disparaître les contraintes dans les bas de fourche. Resserrer les 4 vis de fixation d'axe à 7 Nm.

⚠ ATTENTION ⚠

- *VEILLEZ À CE QU'IL N'Y AIT NI GRAISSE NI HUILE SUR LE DISQUE DE FREIN. LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉ.*
- *QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIERE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.*

Vorderrad aus- und einbauen (WP Gabel)

Zum Ausbauen des Vorderrades ist das Motorrad am Rahmen aufzubocken, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt. Bundschraube ❶ lösen und die 4 Klemmschrauben ❷ an den Gabelfäusten lockern. Tachowelle vom Tachoantrieb abschrauben. Vorderrad halten, Steckachse ❸ herausziehen, Vorderrad vorsichtig aus der Gabel nehmen und Tachoantrieb ❹ von der Nabe nehmen.

! VORSICHT !

BEI AUSGEBAUTEM VORDERRAD DIE HANDBREMSE NICHT BETÄTIGEN.

Vor dem Einbauen des Vorderrades den Wellendichtring ❺ und die Lauffläche ❻ am Tachoantrieb reinigen und fetten.
Beim Einbauen des Vorderrades Tachoantrieb in die Nabe stecken und Bremsscheibe in die Bremszange einführen. Die Zunge ❼ des Halteblechs an der Flachstelle der Gabelfaust anliegen lassen und Steckachse ohne Gewaltanwendung montieren. Tachowelle anschließen.
Bundschraube montieren und mit 50 Nm festziehen. Motorrad vom Ständer nehmen und Gabel einige Male kräftig einfedern, damit sich die Gabelholme ausrichten. Abschließend die Klemmschrauben mit 7 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG ⚠

- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDE SONST STARK REDUZIERT.
- BETÄTIGEN SIE NACH DEM EINBAUEN DES VORDERRADES IMMER DIE HANDBREMSE BIS DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.

Dismounting and mounting the front wheel (WP fork)

To remove the front wheel, jack the motorcycle up by the frame so that the front wheel no longer touches the ground. Loosen the collar screw ❶, and the 4 clamping screws ❷ on the fork fists. Screw off the speedo-meter drive cable from speedometer drive. Hold the front wheel, pull out the axle ❸ remove front wheel carefully from the fork and take speedometer drive ❹ off the hub.

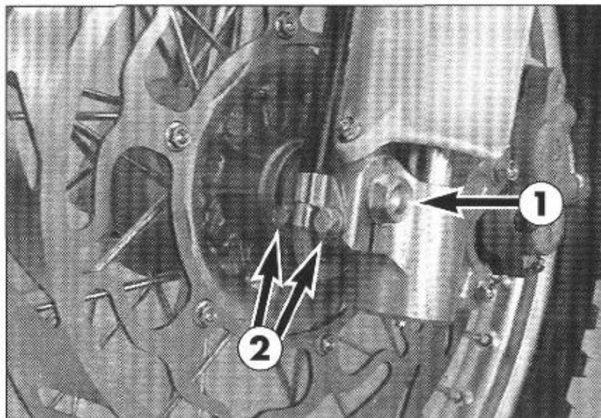
! CAUTION !

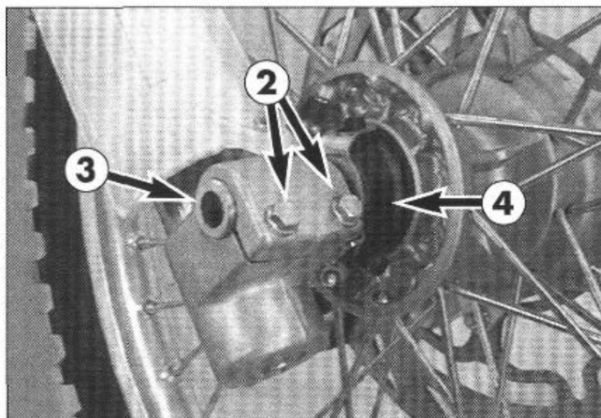
DO NOT OPERATE THE HAND BRAKE WHEN THE FRONT WHEEL HAS BEEN MOUNTED.

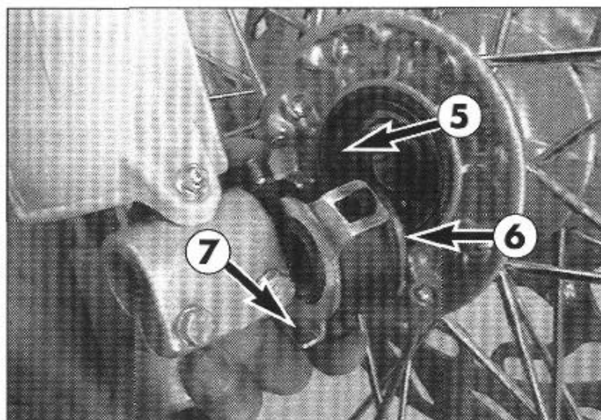
Prior to mounting the front wheel, clean and grease seal ❺ and running surface ❻ at the speedometer drive.
When mounting the front wheel, insert speedometer drive into the hub, and introduce brake disk into brake caliper. Let tongue ❼ of the retaining metal sheet be in contact with the flat area of the fork fist and mount axle without forcing it on. Fasten speedometer drive cable. Mount the collar screw and tighten with 50 Nm. Take the motorcycle off the stand and bounce the fork hard a few times to align the fork spars. Then screw clamping screws tight to 7 Nm.

⚠ WARNING ⚠

- *IT IS VERY IMPORTANT TO KEEP THE BRAKE DISK FREE FROM OIL AND FATTY MATTERS, EITHERWISE THE BRAKING EFFECTS WOULD BE STRONGLY REDUCED.*
- *AFTER MOUNTING THE FRONT WHEEL, KEEP OPERATING THE HAND BRAKE UNTIL THE PRESSURE POINT RETURNS.*







Smontaggio e montaggio della ruota anteriore (forcella WP)

Per smontare la ruota anteriore la motocicletta deve essere appoggiata su un cavalletto al telaio, in modo che la ruota anteriore non tocchi più il suolo. Svitare la vite a colletto ❶ e allentare le 4 viti di arresto ❷ alle estremità della forcella. Svitare il albero tachimetrico dal attuatore tachimetrico. Tener ferma la ruota anteriore, sfilare il perno ❸. Estrarre con cautela la ruota anteriore dalla forcella ed estrarre l'attuatore tachimetrico ❹ dal mozzo.

! AVVERTIMENTO !

NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE E SMONTATA.

Prima di montare la ruota anteriore, pulire e ingrassare la guarnizione ad anello dell'albero ❺ e il battistrada ❻ sull'attuatore tachimetrico.
Nel montare la ruota anteriore, infilare l'attuatore tachimetrico nel mozzo e introdurre il disco del freno nella pinza del freno. Far aderire la lingua ❼ della lamiera di supporto al punto piatto del pugno della forcella e montare il perno senza forzare. Fissare il albero tachimetrico.
Montare la vite a colletto e fissare con 50 Nm. Togliere la moto dal cavalletto e premere la forcella alcune volte negli ammortizzatori affinché si regolino i longheroni della forcella. Infine serrare le viti di arresto con 7 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- MANTENERE NELLA MANIERA PIU ASSOLUTA I DISCHI DEL FRENO LONTANO DA GRASSI O OLI, L'AZIONE DEI FRENI POTREBBE ALTRIMENTI ESSERE NOTEVOLMENTE RIDOTTA.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA ANTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A MANO FINCHÉ E PRESENTE IL PUNTO DI PRESSIONE.

Dépose et pose de la roue avant (fourche WP)

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol. Dévisser l'écrou à épaulement ❶ et les 4 vis ❷ de la fixation d'axe. Dévisser le flexible de compteur du commande compteur. Tenir la roue avant. Retirer l'axe ❸. Retirer la roue avant avec précaution de la fourche et soulever l'entraineur de compteur ❹ du moyeu.

! ATTENTION !

NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.

Avant de monter la roue avant, il faut nettoyer et ensuite graisser la joint SPY ❺ et la surface de roulement ❻ du commande compteur.
Lors du montage de la roue avant, il faut enficher le commande du compteur dans le moyeu et introduire le disque à frein dans la pince. Placer la languette ❼ de la tôle de maintien contre l'endroit plat du corps de la fourchette et monter l'axe sans faire usage de la force. Fixer le flexible de compteur. Visser l'écrou à épaulement et le serrer à 50 Nm. Mettre la moto sur ses roues et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin de faire disparaître les contraintes dans les bas de fourche. Resserrer les 4 vis de fixation d'axe á 7 Nm.

⚠ ATTENTION ⚠

- *VEILLEZ À CE QU'IL N'Y AIT NI GRAISSE NI HUILE SUR LE DISQUE DE FREIN. LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉ.*
- *QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIERE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.*

Hinterrad aus- und einbauen

Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Hinterrad den Boden nicht berührt. Bundmutter ❶ abschrauben, Hinterrad festhalten und Steckachse ❸ so weit herausziehen, daß das Hinterrad frei ist, der Bremszangenträger aber noch gehalten wird. Hinterrad so weit als möglich nach vorne schieben, Kette vom Kettenrad nehmen und Hinterrad vorsichtig aus dem Schwingarm nehmen.

! VORSICHT !

- BEI AUSGEBAUTEM HINTERRAD DIE FUßBREMSE NICHT BETÄTIGEN.
- WIRD DIE STECKACHSE AUSGEBAUT, SIND DIE GEWINDE DER STECKACHSE UND DER BUNDMUTTER GRÜNDLICH ZU REINIGEN UND FRISCH ZU FETTEN, UM EIN FESTGEHEN DES GEWINDES ZU VERMEIDEN.

Der Einbau erfolgt in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Festziehen der Bundmutter mit 100 Nm das Hinterrad nach vorne drücken, damit die Kettenspanner an den Spannschrauben anliegen.

⚠ ACHTUNG ⚠

- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDE SONST STARK REDUZIERT.
- BETÄTIGEN SIE NACH DEM EINBAU DES HINTERRADES IMMER DIE FUßBREMSE, BIS DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.
- ZIEHEN SIE DIE BUNDMUTTER MIT DEM VORGESCHRIEBENEN DREHMOMENT FEST. EINER LOCKERE STECKACHSE KANN ZU UNSTABILEM FAHRVERHALTEN DES MOTORRADES FÜHREN.

Dismounting and mounting the rear wheel

Jack the motorcycle up by the frame so that the rear wheel no longer touches the ground. Loosen the collar screw ❶, hold the rear wheel pull out the axle ❸ until the rear wheel is free but the brake caliper support is still held. Push the rear wheel as far forward as possible, take the chain from the chain wheel and carefully take the rear wheel out of the control arm.

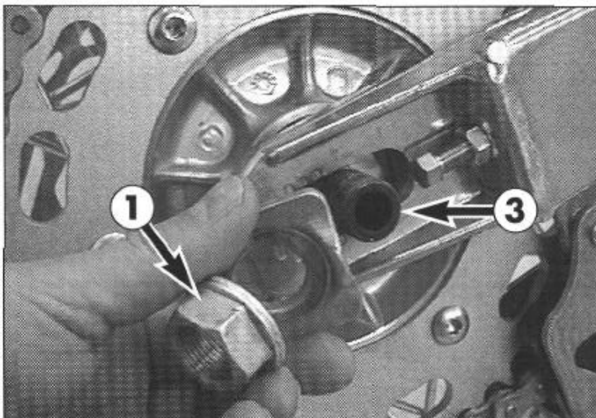
! CAUTION !

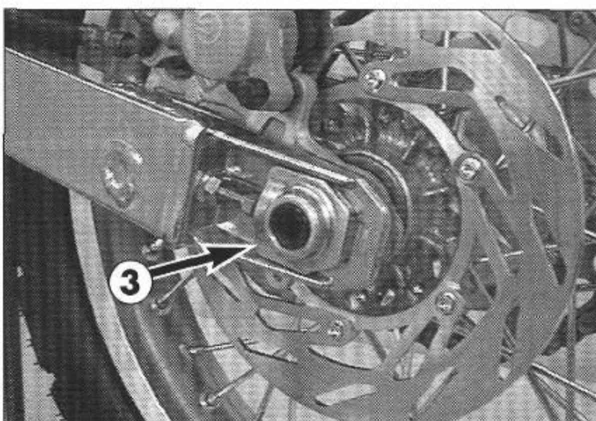
- *DO NOT OPERATE THE FOOT BRAKE WHEN THE FRONT WHEEL HAS BEEN DISMOUNTED.*
- *IF THE AXLE IS DISMOUNTED, CLEAN THE THREAD OF THE AXLE AND COLLAR NUT THOROUGHLY AND APPLY A NEW COAT OF GREASE TO PREVENT THE THREAD FROM JAMMING.*

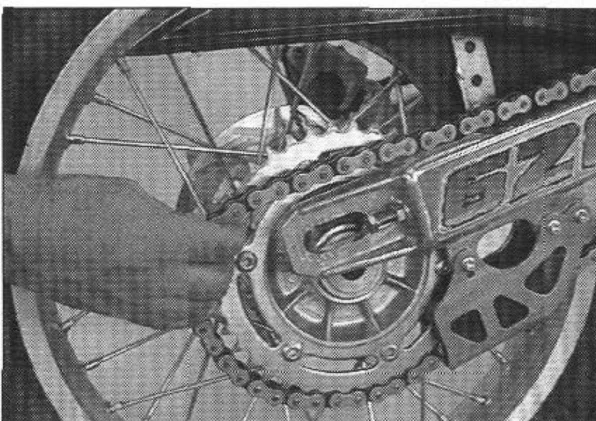
The rear wheel is remounted in reverse order. Before tightening the collar nut with 100 Nm, push the rear wheel forwards so that the chain tensioners lie on the tension screws.

⚠ WARNING ⚠

- *IT IS VERY IMPORTANT TO KEEP THE BRAKE DISK FREE FROM OIL AND FATTY MATTERS, EITHERWISE THE BRAKING EFFECTS WOULD BE STRONGLY REDUCED.*
- *AFTER MOUNTING THE REAR WHEEL, KEEP OPERATING THE FOOT BRAKE UNTIL THE PRESSURE POINT RETURNS.*







Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

Appoggiare la motocicletta su un cavalletto al telaio, in modo che la ruota posteriore non tocchi più il suolo. Svitare il dado a colletto ❶, tenere salda la ruota posteriore ed estrarre il perno finché ❸ la ruota posteriore è libera, ma il supporto della pinza del freno è ancora tenuto. Spingere la ruota posteriore il più avanti possibile, togliere la catena dal rocchetto e prelevare con cautela la ruota posteriore dal braccio oscillante.

! AVVERTIMENTO !

- NON AZIONARE IL FRENO A PEDALE QUANDO LA RUOTA POSTERIORE E SMONTATA.
- SE IL PERNO VIENE SMONTATO OCCORRE PULIRE ACCURATAMENTE LE FILETTATURE DEL PERNO E DEL DADO A COLLETTO INGRASSANDOLI PER EVITARE UN INCEPPARSI DELLA FILETTATURA.

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Prima di serrare il dado a colletto con 100 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano a contatto delle viti tenditrici.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- MANTENERE NELLA MANIERA PIU ASSOLUTA I DISCHI DEL FRENO LONTANO DA GRASSI O OLI, L'AZIONE DEI FRENI POTREBBE ALTRIMENTI ESSERE NOTEVOLMENTE RIDOTTA.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINCHÉ E PRESENTE IL PUNTO DI PRESSIONE.

Dépose et pose de la roue arrière

Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol. Dévisser l'écrou à épaulement ❶, tenir la roue et sortir la broche ❸ suffisamment pour que la roue soit libérée, mais de manière à ce que le support de pince soit encore maintenu. Pousser la roue aussi loin que possible vers l'avant pour pouvoir dégager la chaîne, puis retirer la roue avec précaution.

! ATTENTION !

- *NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.*
- *SI L'ON RETIRE LA BROCHE, IL FAUT BIEN NETTOYER SON FILETAGE AINSI QUE CELUI DE L'ÉCROU ET LES ENDUIRE À NOUVEAU DE GRAISSE POUR ÉVITER UN GRIPPAGE.*

La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 100 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.

⚠ ATTENTION ⚠

- *VEILLEZ À CE QU'IL N'Y AIT NI GRAISSE NI HUILE SUR LE DISQUE DE FREIN. LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉ.*
- *QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIERE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.*

Dämpfungsgummi der Hinterradnabe prüfen*

Ein Teil der LC4 Modelle haben eine gedämpfte Hinterradnabe. Dabei wird die Kraft des Motors vom Kettenrad über 6 Dämpfungsgummi ❶ auf das Hinterrad übertragen. Diese 6 Dämpfungsgummi nützen sich im Betrieb ab. Ist das Hinterrad ausgebaut, sollten Sie bei dieser Gelegenheit die Dämpfungsgummi auf Verschleiß prüfen.
Dazu das Hinterrad mit dem Kettenrad nach oben auf eine Werkbank legen und die Steckachse in die Nabe stecken. Nun halten Sie das Hinterrad fest und versuchen das Kettenrad zu verdrehen. Das Kettenrad darf sich außen gemessen maximal 5 mm verdrehen lassen. Ist das Spiel größer, sind alle 6 Dämpfungsgummi zu tauschen.
Kontrollieren Sie die Dämpfungsgummi auch auf Beschädigungen und Verschmutzung.

! VORSICHT !

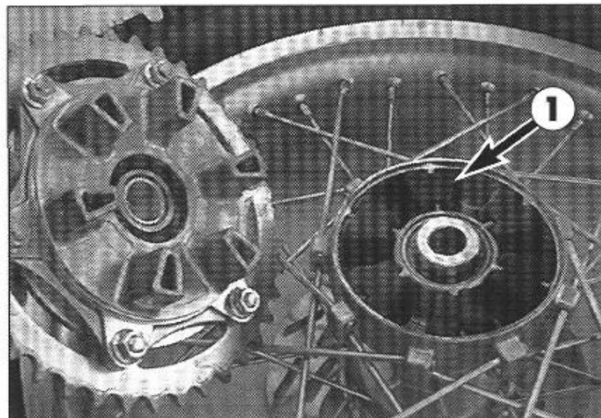
WERDEN DIE DÄMPFUNGSGUMMI NICHT ZEITGERECHT GETAUSCHT, WIRD DER KETTENRADMITNEHMER UND DIE HINTERRADNABE BESCHÄDIGT. ERNEUERN SIE NICHT EINZELNE SONDERN IMMER ALLE 6 DÄMPFUNGSGUMMI.

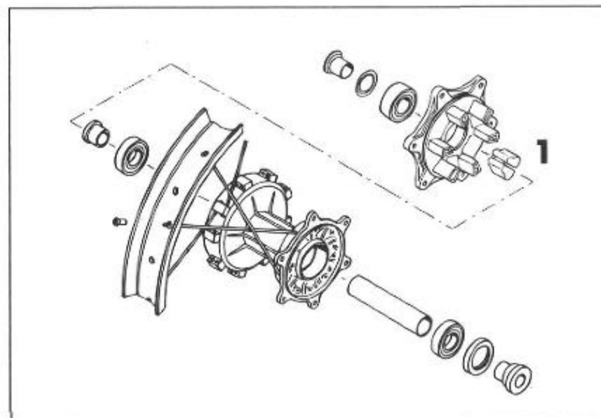
*Check the shock absorption rubbers in the rear wheel hub**

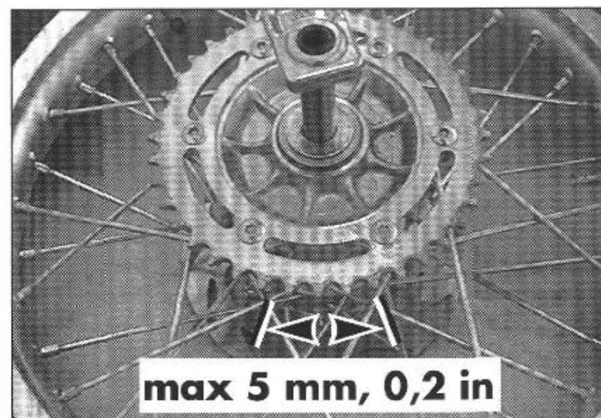
Some of the LC4 models have a shock-absorbed rear wheel hub. For this purpose, the engine power is conveyed from the chain wheel via 6 shock absorption rubbers ❶ to the rear wheel. These 6 absorption rubbers wear with increasing operation time, and should be checked for wear whenever the rear wheel is dismounted. For this purpose, lie the rear wheel on a work bench with the chain wheel upwards, and put the floating axle in the nub. Now hold the rear wheel firmly and try to turn the chain wheel. The chain wheel may not turn more than maximum 5 mm (0,2 in) measured on the outside. If the play in the chain wheel is larger, all 6 shock absorption rubbers are to be replaced.
Check the shock absorption rubbers for signs of damage and contamination.

! CAUTION !

IF THE SHOCK ABSORPTION RUBBERS ARE NOT REPLACED IN GOOD TIME, THE CHAIN WHEEL CARRIER AND THE REAR WHEEL HUB WILL BE DAMAGED. ONLY REPLACE ALL 6 SHOCK ABSORPTION RUBBERS, NEVER SINGLE RUBBERS.







Controllare le gomme di ammortizazione del mozzo della ruota posteriore*

Parte dei modelli a 4 tempi possiedono il mozzo della ruota posteriore ammortizzato. La potenza del motore viene trasmessa sulla ruota posteriore dalla catena dentata mediante 6 gomme di ammortizzazione ❶. Queste 6 gomme di ammortizzazione si usurano con l'uso. Se la ruota posteriore è smontata, approfitare dell'occasione per controllare l'usura di queste gomme. Per far questo, mettere la ruota posteriore con la catena dentata verso l'alto su un bancale ed innestare l'asse nel mozzo. Ora tenere ferma la ruota e cercare di girare la catena dentata. Misurando dall'esterno, la catena dentata deve girare al massimo di 5 mm. Se il gioco è maggiore, si devono sostituire tutte le 6 gomme di ammortizzazione.
Controllare le gomme di ammortizzazione anche per quanto riguarda eventuali danni ed insudiciamenti.

! AVVERTIMENTO !

SE LE GOMME NON VENGONO SOSTITUITE IN TEMPO, IL DISPOSITIVO DI TRASCINAMENTO DELLA RUOTA DENTATA E IL MOZZO DELLA RUOTA POSTERIORE VENGONO DANNEGGIATI. SOSTITUIRE SEMPRE TUTTE LE 6 GOMME INSIEME.

*Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière**

Certains modèles LC4 ont un amortisseur de transmission dans le moyeu. La puissance du moteur, qui s'exerce par la chaîne sur la couronne, se transmet à la roue arrière par l'intermédiaire de 6 silent-blocs ❶. Ces 6 caoutchoucs s'usent avec le temps. Lorsque la roue est démontée, il faut en profiter pour vérifier leur usure. Pour ce faire, on pose la roue sur un établi avec le côté de la couronne sur le dessus. Enfiler la broche dans le moyeu. Maintenir la roue et essayer de faire tourner la couronne. Celle-ci doit avoir un jeu maximum de 5 mm, mesuré à la circonférence. Si le jeu est plus important, il faut changer les 6 caoutchoucs.
Il faut également que les caoutchoucs soient propres et en bon état.

! ATTENTION !

SI LES CAOUTCHOUCS NE SONT PAS CHANGÉS À TEMPS, C'EST L'ENTRAINEMENT LUI-MEME COTÉ COURONNE AINSI QUE LE MOYEU QUI SE TROUVENT ABIMÉS. NE PAS REMPLACER SIMPLEMENT QUELQUES CAOUTCHOUCS, MAIS LES SIX ENSEMBLE.

Reifen, Reifenluftdruck

Reifentyp, Reifenzustand und Reifenluftdruck beeinflussen das Fahrverhalten des Motorrades. Sie müssen vor jeder Fahrt kontrolliert werden.

- Die Reifendimension finden Sie in den Technischen Daten und im Typenschein
- Der Reifenzustand muß vor jeder Fahrt kontrolliert werden. Untersuchen Sie den Reifen auf Schnitte, eingefahrene Nägel oder andere spitze Gegenstände.
  Zur Mindestprofiltiefe beachten Sie bitte die gesetzlichen Vorschriften in Ihrem Land. Wir empfehlen, die Reifen spätestens bei einer Profiltiefe von 2 mm erneuern zu lassen.
- Der Reifenluftdruck sollte regelmäßig bei "kalten" Reifen kontrolliert werden. Richtiger Luftdruck gewährleistet optimalen Fahrkomfort und maximale Lebensdauer des Reifens.

 **ACHTUNG** 

- LASSEN SIE NUR REIFEN MONTIEREN, DIE VON KTM FREIGEGEBEN SIND. ANDERE REIFEN KÖNNEN SICH NEGATIV AUF DAS FAHRVERHALTEN AUSWIRKEN.
- BESCHÄDIGTE REIFEN MÜSSEN IM INTERESSE IHRER SICHERHEIT SOFORT ERNEUERT WERDEN.
  ABGEFAHRENE REIFEN WIRKEN SICH BESONDERS AUF NASSER FAHRBAHN UNGÜNSTIG AUF DAS FAHRVERHALTEN AUS
- ZU GERINGER REIFENLUFTDRUCK FÜHRT ZU ABNORMALEM VERSCHLEIß UND ZUR ÜBERHITZUNG DES REIFENS
- VORDER- UND HINTERRAD DÜRFEN NUR MIT REIFEN GLEICHARTIGER PROFILGESTALTUNG BEREIFT SEIN.

Tyres, air pressure

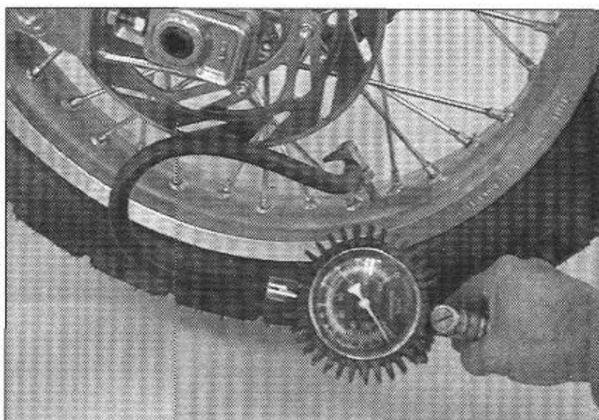
Tire type, tire condition, and how much air pressure the tires have in them affect the way your motorcycle rides, and they must therefore be checked whenever you're getting ready to go anywhere on your motorcycle.

- *Tire size can be found in the technical specifications and in their homologation certificate*
- *Tire condition has to be checked every time you want to ride your motorcycle. Before leaving check for punctures and nails or other sharp objects that might have become embedded in the tire.*
  Refer to the specific regulations in your country for minimum tire tread requirements. We recommend replacing tires at the latest when the tread is down to 2 mm.
- *Tire pressure should be checked regularly on a "cold" tire. Proper pressure ensures optimum driving comfort and extends the life of your tires.*

 ***WARNING*** 

- *DO NOT MOUNT TIRES WHICH HAVE NOT BEEN APPROVED BY KTM. OTHER TIRES COULD HAVE ADVERSE EFFECTS ON THE WAY YOUR MOTORCYCLE RIDES.*
- *FOR YOUR OWN SAFETY REPLACE DAMAGED TIRES IMMEDIATELY. WORN TIRES CAN HAVE A NEGATIVE EFFECT ON HOW YOUR MOTORCYCLE PERFORMS, ESPECIALLY ON WET SURFACES*
- *IF AIR PRESSURE IS TOO LOW, ABNORMAL WEAR AND OVERHEATING OF THE TIRE CAN RESULT*
- *THE FRONT AND REAR WHEEL ARE ONLY ALLOWED TO BE TYRED WITH TYRES THAT HAVE THE SAME PROFILE TYPE.*





	vorne *front* anteriore *avant*	hinten *rear* posteriore *arrière*
Gelände *Off road* Fuori strada *Tout-terrain*	1,0 bar (14 psi)	1,2 bar (17 psi)
Straße solo *Street operator only* Su strada, solo guidatore *Route en solo*	1,5 bar (21 psi)	2,0 bar (28 psi)
Straße mit Sozius *Street with passenger* Su strada, con passeggero *Route en duo*	1,7 bar (24 psi)	2,2 bar (31 psi)

Pneumatici, pressione pneumatici

Il tipo, lo stato e la pressione degli pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.

- La dimensione degli pneumatici è indicata tra i dati tecnici e nella carta di circolazione
- Lo stato degli pneumatici deve venir controllato prima di ogni viaggio.Controllare lo pneumatico verificando che non presenti tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti.
  Riguardo alla profondità minima delle prifilature rispettare le normative vigenti nel Vostro Paese. Noi raccomandiamo in ogni caso di ripristinare gli pneumatici al più tardi quando la profilatura abbia raggiunto una profondità di 2 mm.
- La pressione degli pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici "freddi". La corretta regolazione della pressione garantisce la massima comodità di viaggio e durata dello pneumatico.

 **ATTENZIONE** 

- FAR MONTARE ESCLUSIVAMENTE PNEUMATICI AUTORIZZATI DALLA KTM. PNEUMATICI DIVERSI POSSONO CONDIZIONARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTOCICLETTA.
- PER GARANTIRE LA VOSTRA INCOLUMITÀ, PNEUMATICI DANNEGGIATI VANNO SOSTITUITI IMMEDIATAMENTE.
  PNEUMATICI LISCI CONDIZIONANO NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DEL MOTOCICLO, SOPRATTUTTO SU CARREGGIATA BAGNATA
- UNA PRESSIONE INSUFFICIENTE COMPORTA UN'USURA ANOMALA ED IL SURRISCALDAMENTO DELLO PNEUMATICO.
- LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE DEVONO ESSERE MUNITE DI PNEUMATICI DAL PROFILO ADATTO.

Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

- *Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.*
- *L'état doit être vérifié avant chaque utilisation.*
  On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus. Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
- *La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.*

 ***ATTENTION*** 

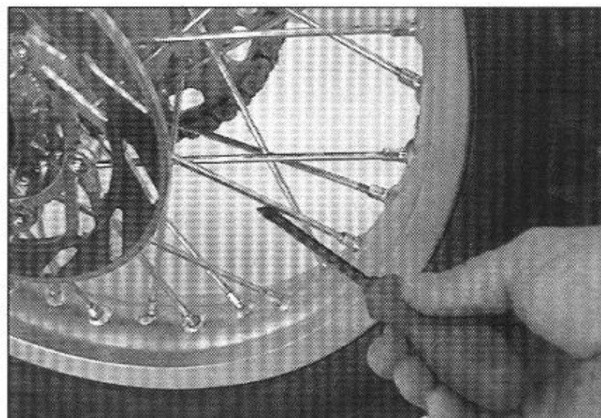
- *NE FAITES MONTER QUE DES PNEUS AUTORISÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LA TENUE DE ROUTE.*
- *POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABIMÉ DOIT AUSSITOT ETRE REMPLACÉ. DES PNEUS USÉS SE COMPORTENT MAL, EN PARTICULIER SUR CHAUSSÉE MOUILLÉE.*
- *UNE PRESSION TROP FAIBLE ENTRAINE UNE USURE ANORMALE ET UN ÉCHAUFFEMENT TROP IMPORTANT DU PNEU.*
- *LES ROUES AVANT ET ARRIERE DOIVENT ETRE ÉQUIPÉES DE PNEUS AUX DESSINS DE MEME NATURE.*

Speichenspannung kontrollieren

Korrekte Speichenspannung ist für die Stabilität des Rades und damit auch für die Fahrsicherheit sehr wichtig. Durch eine lockere Speiche wird das Rad unwuchtig und es lockern sich in kurzer Zeit andere Speichen. Prüfen Sie die Speichenspannung, besonders am neuen Motorrad, regelmäßig. Zur Kontrolle schlagen Sie mit der Klinge eines Schraubendrehers jede Speiche kurz an (siehe Abbildung). Dabei muß ein heller Ton erklingen. Dumpfe Töne deuten auf lockere Speichen hin. Lassen Sie bei Bedarf die Speichen in einer Fachwerkstätte nachziehen und das Rad zentrieren.

Checking spoke tension

The correct spoke tension is very important for the stability of the wheels and thus for riding safety. A loose spoke causes the wheel to become unbalanced and before long other spokes will have come loose. Check spoke tension, especially on a new motorcycle, in regular intervals. For checking, tap on each spoke with the blade of a screwdriver (see photo). A clear tone must be the result. Dull tones are indicators of loose spokes. If necessary, have the spokes retightened and the wheel centered by a KTM dealer.



Controllo tensione raggi

La correttezza della tensione dei raggi riveste un'elevata importanza ai fini della stabilità della ruota e quindi della sicurezza su strada. Un raggio che sia insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente nelle motociclette nuove. A tal fine colpire brevemente ogni raggio con la punta di un giraviti: il raggio dovrà produrre un tono acuto, se il tono è sordo significa che il raggio non è teso. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina specializzata e far centrare la ruota

Vérifier la tension des rayons

Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la lame d'un tournevis on frappe légèrement sur chaque rayon (voir figure). Le son doit être clair. S'il est sourd, c'est que le rayon est desserré. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

Batterie (Ausführung Österreich und Schweiz)

Die Batterie ❶ ist unter der Sitzbank montiert (Sitzbank abnehmen siehe Seite 65). Es handelt sich hierbei um einen hochwertigen, wartungsfreien Accu.

Um Oxidationsbildung an den Anschlüssen zu vermeiden, sollten Sie diese regelmäßig mit säurefreiem Fett bestreichen. Ventile niemals öffnen!

LAGERUNG:

Batterie trocken und sauber halten. Vor der Einlagerung aufladen. Optimale Lagertemperatur ist 0–35° C. Bei 20° C Lagertemperatur ist die Batterie spätestens nach 16 Monaten nachzuladen. Eine entladene Batterie ist spätestens nach einer Woche wieder aufzuladen.

LADUNG:

- Nennspannung 12 Volt
- maximaler Ladestrom 0,3 Ampere, empfohlener Ladestrom 0,2 Ampere
- Ladezeit je nach Entladung 4 - 6 Stunden

Battery (RXC)

The battery ❶ is mounted under the seat (remove the seat, see page 64 and 65). It is a high-quality, maintenance-free accumulator.

In order to avoid an oxidation production at the connections, lubricate the battery with non-corrosive grease regularly.

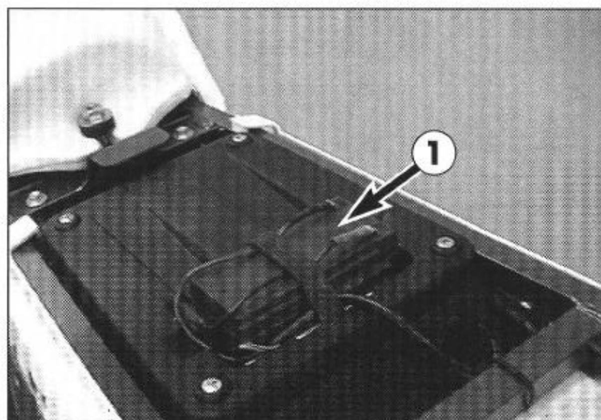
Never open up the valves!

STORAGE:

Keep battery dry and clean. Charge battery, before storage it. Best storage temperature is 0-35°C (31°F - 94°F). At 20°C (67°F) storage temperature the battery is to be recharged after 16 months at the latest. A discharged battery must be recharged after one week at the latest.

CHARGE:

- *nominal voltage: 12 volts*
- *maximum charging current: 0.3 amperes, recommended charging current: 0.2 amperes*
- *charging time depending on degree of discharge: 4-6 hours*



La batteria (modello Austria e Svizzera)

La batteria ❶ è montata sotto il sedile (smontare la sella, vedi pagina 65). Consiste in un accumulatore di alto valore e non richiede manutenzione. Per evitare il processo di ossidazione agli attacchi bisognerebbe trattare questi regolarmente con grasso privo di acidi. Non aprire ma le valvole!

CONSERVAZIONE DELLA BATTERIA:

Mantenere la batteria asciutta e pulita. Caricarla prima metterla a deposito. La temperatura ottimale di conservazione è di 0-35°C. Se la batteria viene mantenuta ad una temperatura di 20°C bisognerebbe al più tardi dopo 16 mesi ricaricarla. Se la batteria è scarica bisogna ricaricarla al più tardi dopo una settimana.

CARICA:

- Tensione nominale 12 Volt
- Massima corrente di carica 0,3 ampere, corrente di carica consigliata 0,2 ampere
- Durata di carica tra le 4 e le 6 ore, a seconda della scarica

Batterie (version Autriche et Suisse)

La batterie ❶ est placée sous la selle (Démontage de la selle, voir page 65). Il s'agit d'une batterie de haute qualité, sans entretien. Afin d'éviter la formation d'oxyde au niveau des cosses, il faut les enduire régulièrement de graisse non acide. Ne jamais ouvrir les évents !

STOCKAGE:

Stocker la batterie propre dans un endroit sec. La charger auparavant. La temperature optimale se situe entre 0 et 35°C. Lors d'un stockage à 20°C, il faut recharger la batterie au plus tard au bout de 16 mois. Une batterie déchargée doit être rechargée sous huit jours.

CHARGE:

- *Tension de base: 12 Volt*
- *Corant maximum de charge: 0,3 Ampère; courant de charge conseillé: 0,2 Ampère*
- *Temps de charge: 4 à 6 heures, selon l'état*

Sicherung Standlicht (Österreich und Schweiz)

Die Sicherung ❷ befindet sich im Bereich der Batterie unter der Sitzbank. Mit dieser Sicherung ist nur das Begrenzungslicht abgesichert. Alle anderen elektrischen Verbraucher werden bei laufendem Motor direkt vom Generator gespeist.
Durchgeschmolzene Sicherung nur durch eine gleichwertige ersetzen. Schmilzt nach dem Einsetzen einer neuen Sicherung diese wieder durch, unbedingt eine KTM Fachwerkstätte aufsuchen.

! VORSICHT !

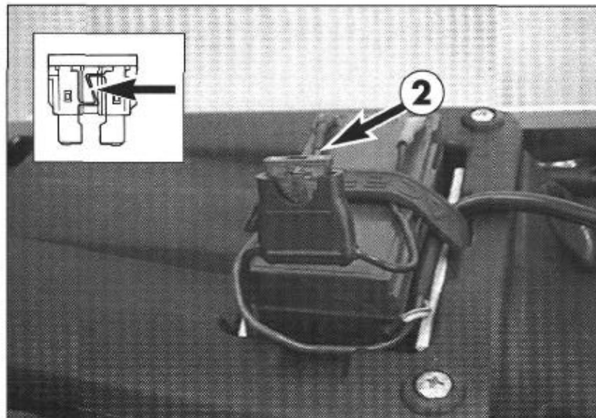
AUF KEINEN FALL EINE STÄRKERE SICHERUNG EINSETZEN ODER DIE SICHERUNG „FLICKEN", UNSACHGEMÄßE BEHANDLUNG KANN DIE GESAMTE ELEKTRISCHE ANLAGE ZERSTÖREN!

Fuse parking light

One can find the fuse ❷ near the battery, under the seat. Only the parking light is protected by this fuse. All the other current consumers are powered directly by the generator when the engine is running.
Replace melted fuse only by equivalent one. If a new fuse that has just been set in, melts again, contact a KTM-dealer as soon as possible.

! CAUTION !

UNDER NO CIRCUMSTANCES IS A FUSE ALLOWED TO BE SET IN OR "REPAIRED". AN INEXPERT TREATMENT COULD DAMAGE THE WHOLE ELECTRICAL INSTALLATION!



Fusibile luce di posizione (modelli Austria e Svizzera)

Il fusibile ❷ si trova nella stessa zona della batteria sotto il sedile. Questo fusibile provvede soltanto alla luce d'ingombro. Tutti gli altri consumi elettrici vengono alimentati a motore acceso direttamente dal generatore. Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro dello stesso valore. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata KTM:

! AVVERTIMENTO !

NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENDARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO, FUSIBILE TRATTAMENTI NON COMPETENTI POTREBBERO CAUSARE LA ROTTURA DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.

Fusible du feu de position (version Autriche et Suisse)

Le fusible ❷ se trouve sous la selle, près de la batterie. Il ne protège que le feu de position. Tous les autres éléments sont alimentés directement par la génératrice lorsque le moteur tourne. Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.

! ATTENTION !

NE METTRE EN AUCUN CAS UN FUSIBLE PLUS FORT OU UN FUSIBLE "BRICOLÉ". CELA POURRAIT CONDUIRE À LA DESTRUCTION DE TOUTE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE.

Sicherung Lüfter (EXC, EGS)

Die Sicherung ❶ für den Lüfter befindet sich hinter dem rechten Kühler. Sie hat eine Kapazität von 5 Ampere und sichert nur den Stromkreis des Lüfters ab. Sie ist von unten zugänglich.
Durchgeschmolzene Sicherung nur durch eine gleichwertige ersetzen. Schmilzt nach dem Einsetzen einer neuen Sicherung diese wieder durch, unbedingt eine KTM Fachwerkstätte aufsuchen.

! VORSICHT !

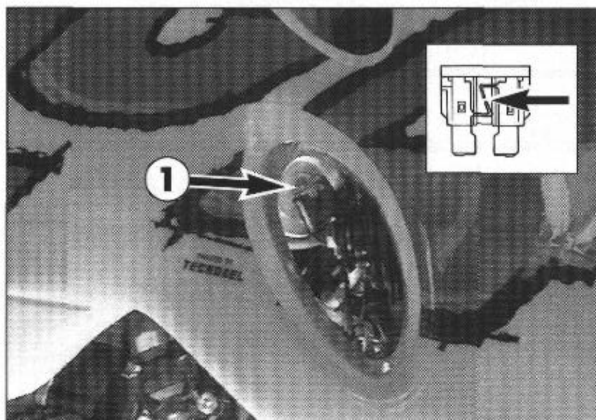
AUF KEINEN FALL EINE STÄRKERE SICHERUNG EINSETZEN ODER DIE SICHERUNG „FLICKEN", UNSACHGEMÄßE BEHANDLUNG KANN DIE GESAMTE ELEKTRISCHE ANLAGE ZERSTÖREN!

Fuse fan (EGS)

The fuse ❶ for the fan is located behind the right radiator. With its 5 amps it is only responsible for protecting the fan circuit. The fuse can be reached from below.
Replace a blown fuse only with an equivalent one. If a new fuse that has just been set in gets blown again, you are strongly advised to have it inspected by a KTM dealer.

! CAUTION !

UNDER NO CIRCUMSTANCES IS A FUSE ALLOWED TO BE SET IN OR "REPAIRED". AN INEXPERT TREATMENT COULD DAMAGE THE WHOLE ELECTRICAL INSTALLATION!



Fusibile ventilatore (EGS)

Il fusibile ❶ del radiatore si trova dietro il radiatore destro. Presenta una capacità di 5 ampere e copre solo il circuito elettrico del radiatore. E' accessibile dal basso.
Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro dello stesso valore. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializata KTM:

! AVVERTIMENTO !

NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENDARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO, FUSIBILE TRATTAMENTI NON COMPETENTI POTREBBERO CAUSARE LA ROTTURA DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.

Fusible du ventilateur (EGS)

Le fusible ❶ pour le ventilateur se trouve derrière le radiateur droit. Il est de 5 Ampères et ne protège que le circuit du ventilateur. On y accède par le bas.
Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.

! ATTENTION !

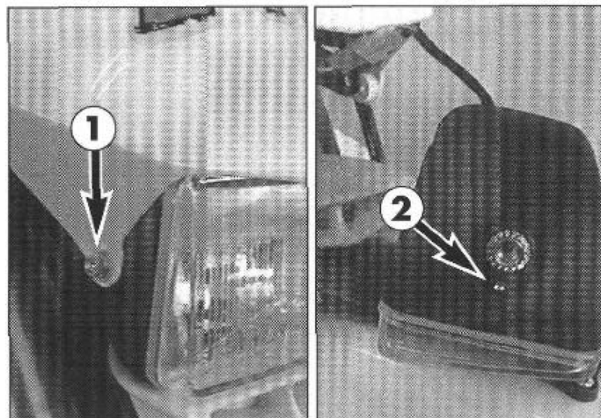
NE METTRE EN AUCUN CAS UN FUSIBLE PLUS FORT OU UN FUSIBLE "BRICOLÉ". CELA POURRAIT CONDUIRE À LA DESTRUCTION DE TOUTE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE.

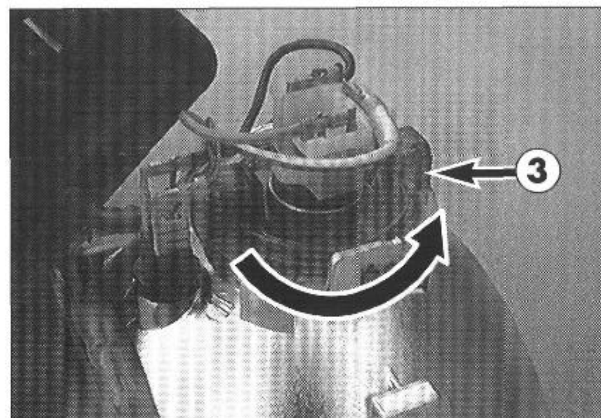
Scheinwerferlampe tauschen (EGS)

Dazu Schraube ❶ links und rechts entfernen und Scheinwerfer nach vorne aus der Scheinwerfermaske ziehen. Schraube ❷ links und rechts enternen und Scheinwerfereinsatz herausnehmen.
Zum Wechseln der Scheinwerferlampe Stecker von der Glühlampe ziehen, Haltering ❸ gegen den Uhrzeigersinn drehen, abnehmen und alte Lampe entfernen. Neue Lampe so einsetzen, daß die Nasen Ⓐ in die Ausnehmung Ⓑ eingreifen. Haltering und Stecker montieren. Motorrad starten und Scheinwerfer auf Funktion prüfen.
Scheinwerfereinsatz ohne Gewaltanwendung in das Scheinwerfergehäuse schieben und die Schrauben ❷ montieren. Scheinwerfer montieren.

Replacing the headlight bulb (EGS)

Remove the screws ❶ from the left and right side and pull the headlight straight out of the headlight mask. Remove the screws ❷ from the left and right side and take out the headlight unit.
To change the headlight bulb, pull the plug from the bulb, turn the retaining clip ❸ counter clockwise, remove the bulb and dispose of the old bulb. Install the new bulb by aligning the light bulb pins Ⓐ with the socket groove Ⓑ. Attach the retaining clip and plug. Start the motorcycle and check the headlight for proper operation.
Slide the headlight unit into the housing without using force and install the screws ❷. Mount the headlight.





Sostituzione lampadina faro (EGS)

Togliere la vite ❶ a sinistra e a destra e staccare il faro dalla mascherina tirandolo in avanti. Togliere la vite ❷ a sinistra e a destra ed estrarre l'attacco del faro.
Per cambiare la lampadina del faro, staccare la spina della lampadina, ruotare l'anello di tenuta ❸ in senso antiorario e dopo averlo tolto rimuovere la lampadina. Inserire la lampadina nuova in modo che i naselli Ⓐ s'innestino negli incavi Ⓑ. Montare l'anello di tenuta e la spina. Avviare il motore e controllare il funzionamento del faro.
Senza forzare spingere l'attacco del faro nella scatola del faro e montare le viti ❷. Montare il faro.

Remplacement d'une lampe de phare (EGS)

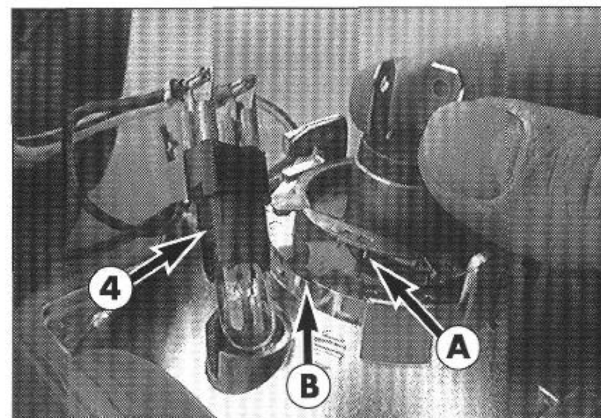
Pour cela dévisser les vis ❶ situées à gauche et à droite et dégager par l'avant le phare de son logement. Dévisser les vis ❷ situées à gauche et à droite et extraire le bloc-optique.
Pour remplacer la lampe de phare, retirer la prise de l'ampoule. Faire pivoter la bague de fixation ❸ en sens inverse horaire, l'enlever et retirer la lampe défectueuse. Placer la nouvelle lampe de telle façon que les ergots Ⓐ s'enclenchent dans les évidements Ⓑ. Replacer la bague de fixation et la prise. Démarrer la moto et vérifier le bon fonctionnement du phare.
Enfoncer sans forcer le bloc-optique dans son logement et replacer les vis ❷. Remonter le phare.

Standlichtlampe tauschen (EGS)

Scheinwerfer wie oben beschrieben zerlegen und Lampenfassung ❹ einfach aus dem Reflektor ziehen.

Replacing the parking-light bulb (EGS)

Disassemble the headlight as described above and simply pull the bulb socket ❹ out of the reflector.



Sostituzione lampada luce di posizione

Smontare il faro come descritto sopra e staccare semplicemente il portalampade ❹ dal riflettore.

Remplacement lampe de feu position

Démonter le phare comme indiqué ci-dessus et extraire simplement la douille de la lampe ❹ du réflecteur.

Kühlsystem (SX, SC)

Durch die Wasserpumpe im Motor ist ein Zwangsumlauf der Kühlflüssigkeit gegeben. Bei kaltem Motor zirkuliert die Kühlflüssigkeit nur im Zylinder und im Zylinderkopf. Nachdem der Motor seine Betriebstemperatur (ca 70°C) erreicht hat, öffnet der Thermostat und die Kühlflüssigkeit wird auch durch die beiden Aluminium-Kühler gepumpt.
Die Kühlung erfolgt durch den Fahrtwind. Je niedriger die Geschwindigkeit, desto geringer die Kühlwirkung. Ebenso verringern schmutzige Kühlrippen die Kühlwirkung.
Bei den oben angeführten Modellen wurde aus Gewichtsgründen auf einen Lüfter für die Kühler verzichtet.

Wenn z.B. durch langsamen Stadtverkehr oder Warten an einer Verkehrsampel wenig oder kein Fahrtwind durch die Kühler bläst, kann es vorkommen, daß die Kühlwassertemperatur steigt und die rote Kontrollampe ❶ zu leuchten beginnt (ca 110°C). In diesem Fall sollten Sie nach Möglichkeit zügig weiterfahren, denn in der Regel erlischt die Kontrollampe nach kurzer Zeit, wenn den Kühlern wieder genügend Fahrtwind zugeführt wird. Sie sollten jedoch später den Kühlflüssigkeitsstand bei kaltem Motor kontrollieren.

! VORSICHT !

BEGINNT DIE ROTE KONTROLLAMPE JEDOCH BEI ZÜGIGER FAHRT ZU LEUCHTEN, DEUTET DIES AUF EINEN DEFEKT IM KÜHLSYSTEM HIN. HALTEN SIE IN DIESEM FALL SOFORT AN, DA ES SONST ZUM MOTORSCHADEN KOMMT. LASSEN SIE DEN MOTOR ABKÜHLEN, ÜBERPRÜFEN SIE DAS KÜHLSYSTEM AUF UNDICHTHEITEN UND KONTROLLIEREN SIE DEN KÜHLFLÜSSIGKEITSSTAND. **VORSICHT VERBRÜHUNGSGEFAHR!** ES DARF NUR WEITERGEFAHREN WERDEN, WENN GENÜGEND FLÜSSIGKEIT IM KÜHLSYSTEM VORHANDEN IST.

⚠ ACHTUNG ⚠

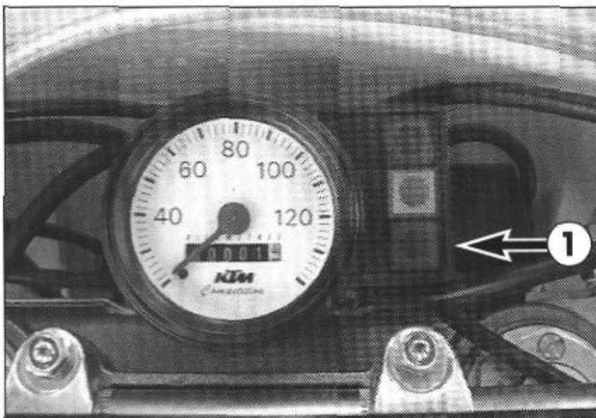
WENN DER KÜHLERVERSCHLUSS BEI HEISSEM MOTOR ENTFERNT WIRD, KANN DIE UNTER DRUCK STEHENDE KÜHLFLÜSSIGKEIT HERAUSSPRITZEN UND SCHWERE VERBRÜHUNGEN VERURSACHEN.

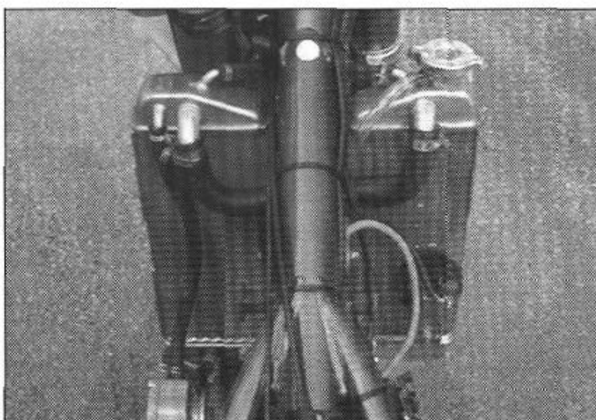
Als Kühlflüssigkeit wird eine Mischung von 40% Frostschutzmittel und 60% Wasser verwendet. Der Gefrierschutz muß jedoch mindestens -25°C (-13°F) betragen. Diese Mischung bietet neben Gefrierschutz auch einen guten Korrosionsschutz und sollte deshalb nicht durch reines Wasser ersetzt werden.

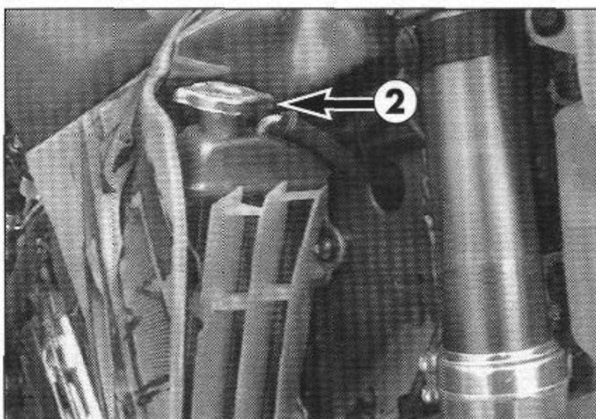
! VORSICHT !

FÜR DAS KÜHLSYSTEM SOLLTEN SIE NUR HOCHWERTIGEN MARKEN-FROSTSCHUTZ VERWENDEN. BEI MINDERWERTIGEN FROSTSCHUTZMITTELN KANN ES ZU KORROSION UND SCHAUMBILDUNG KOMMEN.

Der bei Erwärmung entstehende Druck im Kühlsystem wird durch ein Ventil im Kühlerverschluß ❷ geregelt; hierdurch ist eine Kühlwassertemperatur bis zu 120° C zulässig, ohne daß mit Funktionsstörungen gerechnet werden muß.







Raffredamento (SX, SC)

La pompa dell'acqua alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro. Dopo che il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (circa 70 °C), il termostato si apre e il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i radiatori di alluminio.
Il raffredamento avviene per mezzo del contro-vento, più bassa è la velocità minore è l'effetto di raffreddamento. Inoltre l'effetto di raffreddamento si attenua se le alette dei radiatori sono sporche.
Per ragioni di peso, nei modelli sopra indicati si è rinunciato ai ventilatori per i radiatori.
Se per esempio a causa della ridotta velocità di avanzamento del traffico in città o durante l'attesa ai semafori si riduce o viene a mancare completamente il vento relativo che investe i radiatori, può prodursi un aumento della temperatura dell'acqua di raffreddamento con conseguente lampeggiamento della spia di controllo rossa ❶(110°C). In tal caso sarebbe opportuno riprendere, se possibile, una marcia più spedita, poiché di solito la spia si spegne dopo breve tempo, ovvero non appena aumenta a sufficienza il vento relativo che investe i radiatori. Si raccomanda tuttavia di verificare in seguito, a motore freddo, il livello del liquido di reffreddamento.

! AVVERTIMENTO !

QUALORA TUTTAVIA LA SPIA ROSSA SI ACCENDESSE DURANTE LA MARCIA A VELOCITÀ ELEVATA SIGNIFICA CHE SI E PRODOTTO UN GUASTO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. IN TAL CASO OCCORRE FERMARSI IMMEDIATAMENTE PER EVITARE DI PROVOCARE DANNI AL MOTORE, FAR RAFFREDDARE IL MOTORE, CONROLLARE IL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO VERIFICANDONE LA TENUTA E CONTROLLARE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO. **ATTENZIONE: PERICOLO DI USTIONI!** SI POTRÀ RIPRENDERE LA MARCIA SOLO SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO E SUFFICIENTE.

⚠ ATTENZIONE ⚠

QUANDO VIENE RIMOSSO IL TAPPO DEL RADIATORE A MOTORE BOLLENTE, IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO SOTTO PRESSIONE PUO SCHIZZARE FUORI CAUSANDO GRAVI USTIONI.

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 40% e di acqua al 60%. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita de acqua pura.

! AVVERTIMENTO !

USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ PER EVITARE L'INSORGERE DI CORROSIONE O LA FORMAZIONE DI SCHIUMA.

La pressione causata dalla elevata temperatura del liquido viene regolata *da una valvola sul tappo del radiatore ❷; si possono raggiungere temperature* prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

Cooling system (SX, SC, RXC, EGS Australia)

Coolant is circulated by a water pump located in the engine. When the engine is cold the coolant circulates only through the cylinder and the cylinder head. After the engine has reached its operating temperature (about 70°C, 158°F), the thermostat opens and the coolant is also pumped through both aluminum radiators. Air blowing in through the radiators cools the coolant. The slower the speed of the motorcycle, the less the coolant is cooled down. Dirty radiators also reduce the cooling efficiency.
For the models listed above no fan is mounted in order to save weight.

If due to slow traffic in cities or waiting at a traffic light, for example, little or no relative wind is blowing through the radiators, it may happen that the cooling water temperature rises and the red control lamp ❶ lights up (appr. 110°C, 238°F). In this case, you should try to drive on briskly, if possible, for generally the lamp will stop being lit soon if enough relative wind gets into the radiators. However, you should check the coolant level later on after the engine has cooled down again.

! CAUTION !

IF THE RED CONTROL LAMP LIGHTS UP EVEN THOUGH YOU ARE DRIVING ALONG BRISKLY, IT IS MOST LIKELY THAT THERE IS A DEFECT IN THE COOLING SYSTEM. IN THIS CASE, STOP IMMEDIATELY, SINCE OTHERWISE YOU MAY DAMAGE YOUR ENGINE. LET YOUR ENGINE COOL DOWN, CHECK THE COOLING SYSTEM FOR LEAKS, AND CHECK THE COOLANT LEVEL. ***CAUTION - SCALDING HAZARD!*** *DO NOT DRIVE ON, UNTIL THERE IS SUFFICIENT LIQUID IN THE COOLING SYSTEM*

⚠ WARNING ⚠

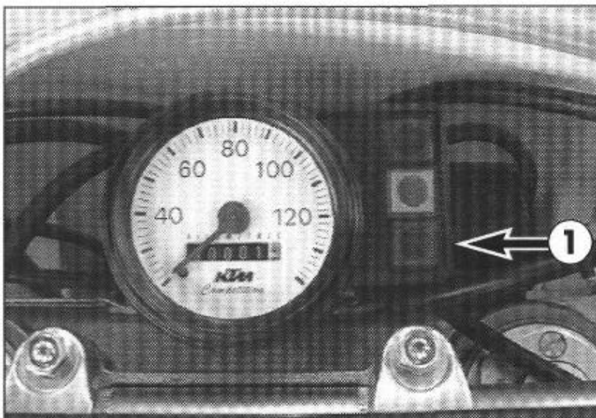
IF THE RADIATOR CAP IS REMOVED WHEN THE ENGINE IS HOT, HOT COOLANT, THAT IS UNDER PRESSURE, CAN SPRAY OUT AND CAUSE SEVERE BURNS.

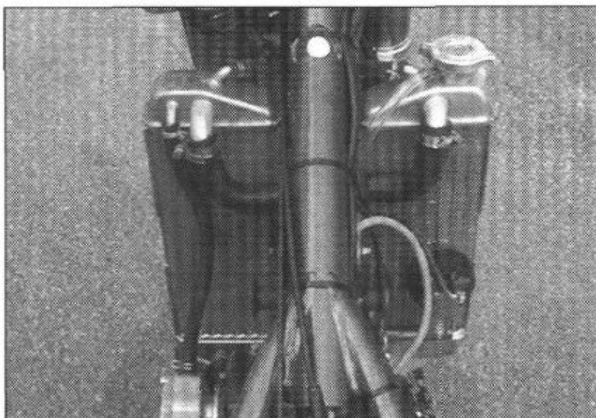
A mixture of 40% anti freeze liquid and 60% water is used as coolant. How-ever, the anti-freeze protection must be at least -25° C (-13° F). This mixture offers anti-freeze protection but also good corrosion protection and should therefore not be replaced by pure water.

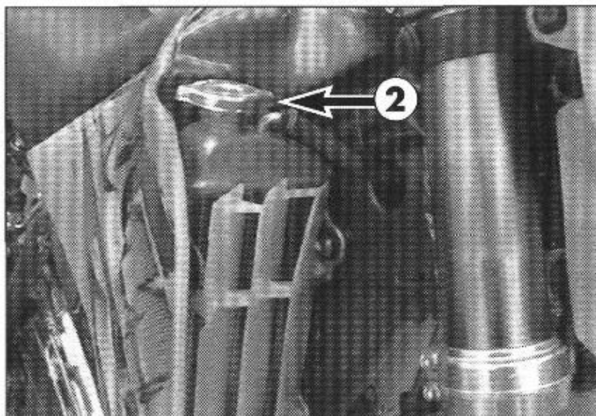
! CAUTION !

FOR THE COOLING SYSTEM, USE ONLY WITH HIGH-GRADE ANTIFREEZE. USING LOWERGRADE ANTIFREEZE AGENTS, CAN CAUSE CORROSION AND COOLANT FOAMING.

Pressure induced by heating of the coolant in the system is controlled by a valve in the radiator cap ❷; a water temperature rising up to 120° C (248° F) is admissible, without fear of problems.







Système de refroidissement (SX, SC)

La pompe à eau provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement. Lorsque le moteur est froid, le liquide de refroidissement ne circule que dans le cylindre et la tête de cylindre. Quand le moteur a atteint sa température de fonctionnement (env. 70 °C), le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement est également pompé par les deux radiateurs en aluminium.
Le refroidissement s'effectue par le courant d'air. Plus la vitesse est réduite, plus l'efficacité du refroidissement est faible. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.
Sur les modèles présentés ci-dessus, on a renoncé à un ventilateur de radiateur pour des raisons de poids.
Quand on circule lentement en ville ou lorsqu'on attend à un feu rouge, et qu'alors il y a peu ou pas de vent relatif pour refroidir le radiateur, il peut se faire que la température du liquide de refroidissement augmente et que le témoin rouge ❶ s'allume (110°C). Dans ce cas il est conseillé de rouler autant que possible à vive allure, afin que l'air refroidisse le radiateur, si bien que le témoin s'éteint en général presque aussitôt. Il est toutefois conseillé de vérifier ensuite le niveau de liquide une fois que le moteur est froid.

! ATTENTION !

SI EN REVANCHE LE TÉMOIN S'ALLUME ALORS QU'ON ROULE À VIVE ALLURE, C'EST LE SIGNE D'UN DÉFAUT DE REFROIDISSEMENT. IL CONVIENT ALORS DE S'ARRETER IMMÉDIATEMENT POUR PRÉVENIR UN ENNUI MOTEUR. LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR, VÉRIFIER L'ÉTANCHÉITÉ DU SYSTEME DE REFROIDISSEMENT ET CONTROLER LE NIVEAU DE LIQUIDE. ***ATTENTION À NE PAS S'EBOUILLANTER!*** *ON NE PEUT CONTINUER QUE SI LE NIVEAU DE LIQUIDE EST SUFFISANT.*

⚠ ATTENTION ⚠

ENLEVER LE BOUCHON DE RADIATEUR QUAND LE MOTEUR EST CHAUD PEUT PROVOQUER UN DÉGAGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT SOUS PRESSION ET CAUSER DE GRAVES BRULURES.

Comme liquide de refroidissement un mélange 40% d'antigel et 60% d'eau est utilisé. La protection contre le gel, assure également une protection contre la corrosion et ne doit donc pas être remplacé par de l'eau pure.

! ATTENTION !

IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE CONNUE. UN ANTIGEL DE BASSE QUALITÉ PEUT PROVOQUER DE LA CORROSION ET LA FORMATION DE MOUSSE.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur ❷. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

Kühlsystem (EXC, EGS)

Durch die Wasserpumpe im Motor ist ein Zwangsumlauf der Kühlflüssigkeit gegeben. Bei kaltem Motor zirkuliert die Kühlflüssigkeit nur im Zylinder und im Zylinderkopf. Nachdem der Motor seine Betriebstemperatur (ca 70°C) erreicht hat, öffnet der Thermostat und die Kühlflüssigkeit wird auch durch die beiden Aluminium-Kühler gepumpt.
Die Kühlung erfolgt durch den Fahrtwind. Je niedriger die Geschwindigkeit, desto geringer die Kühlwirkung. Ebenso verringern schmutzige Kühlrippen die Kühlwirkung.

Wenn z.B. durch langsamen Stadtverkehr oder Warten an einer Verkehrsampel wenig oder kein Fahrtwind durch die Kühler bläst, steigt die Temperatur der Kühlflüssigkeit. Erreicht die Kühlflüssigkeit 85°C, schaltet sich der Lüfter ❷ am linken Kühler ein. Dadurch wird zusätzlich Luft durch den Kühler geblasen und ein Überhitzen des Kühlsystems verhindert.

! VORSICHT !

WENN HIER DIE ROTE KONTROLLAMPE **TEMP** ❶ ZU LEUCHTEN BEGINNT, DEUTET DIES AUF EINEN DEFEKT IM KÜHLSYSTEM HIN. HALTEN SIE IN DIESEM FALL SOFORT AN UND STELLEN SIE DEN MOTOR AB. LASSEN SIE DEN MOTOR ABKÜHLEN UND KONTROLLIEREN SIE DAS KÜHLSYSTEM AUF UNDICHTHEITEN. PRÜFEN SIE AUCH DEN KÜHLFLÜSSIGKEITSSTAND – **VORSICHT VERBRÜHUNGSGEFAHR!** ES DARF NUR WEITERGEFAHREN WERDEN, WENN GENÜGEND FLÜSSIGKEIT IM KÜHLSYSTEM VORHANDEN IST. SUCHEN SIE ABER SO BALD ALS MÖGLICH EINE KTM FACHWERKSTÄTTE AUF, UM DEN FEHLER ZU BESEITIGEN. WIRD TROTZ LEUCHTENDER KONTROLLAMPE WEITERGEFAHREN, KOMMT ES ZUM MOTORSCHADEN!

⚠ ACHTUNG ⚠

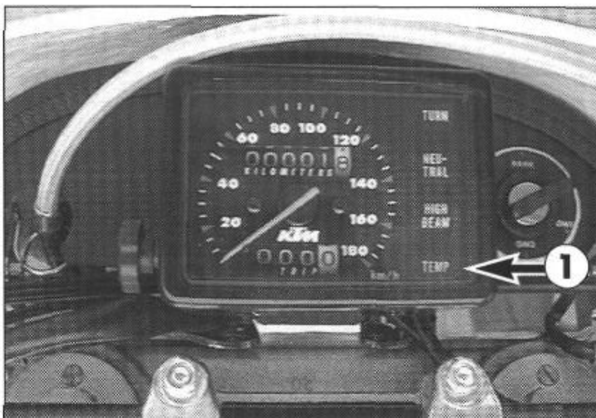
WENN DER KÜHLERVERSCHLUSS BEI HEISSEM MOTOR ENTFERNT WIRD, KANN DIE UNTER DRUCK STEHENDE KÜHLFLÜSSIGKEIT HERAUSSPRITZEN UND SCHWERE VERBRÜHUNGEN VERURSACHEN.

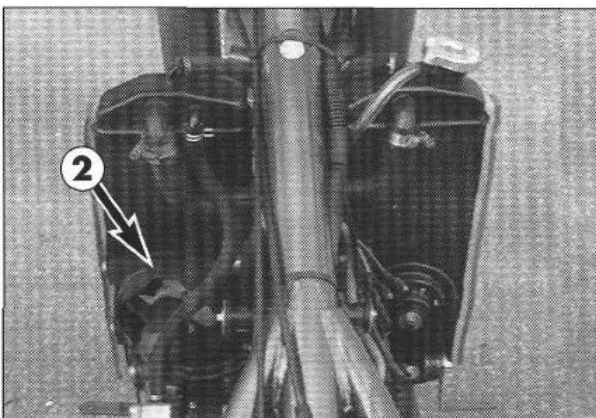
Als Kühlflüssigkeit wird eine Mischung von 40% Frostschutzmittel und 60% Wasser verwendet. Der Gefrierschutz muß jedoch mindestens -25°C (-13°F) betragen. Diese Mischung bietet neben Gefrierschutz auch einen guten Korrosionsschutz und sollte deshalb nicht durch reines Wasser ersetzt werden.

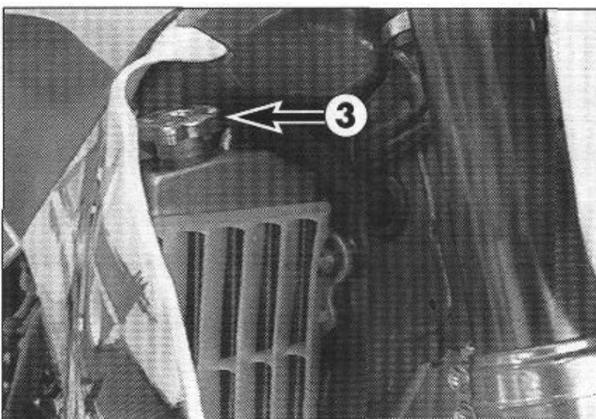
! VORSICHT !

FÜR DAS KÜHLSYSTEM SOLLTEN SIE NUR HOCHWERTIGEN MARKEN-FROSTSCHUTZ VERWENDEN. BEI MINDERWERTIGEN FROSTSCHUTZMITTELN KANN ES ZU KORROSION UND SCHAUMBILDUNG KOMMEN.

Der bei Erwärmung entstehende Druck im Kühlsystem wird durch ein Ventil im Kühlerverschluß ❸ geregelt; hierdurch ist eine Kühlwassertemperatur bis zu 120° C zulässig, ohne daß mit Funktionsstörungen gerechnet werden muß.







Raffreddamento (EGS)

La pompa dell'acqua alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro. Dopo che il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (circa 70 °C), il termostato si apre e il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i radiatori di alluminio. Il raffredamento avviene per mezzo del contro-vento, più bassa è la velocità minore è l'effetto di raffreddamento. Inoltre l'effetto di raffreddamento si attenua se le alette dei radiatori sono sporche.
Quando attraverso il radiatore soffia poca aria o non soffia affatto, per esempio nel traffico urbano lento o durante la sosta ad un semaforo, la temperatura del liquido di raffreddamento sale. Se il liquido di raffreddamento raggiunge 85°C, entra in funzione il ventilatore ❷ del radiatore sinistro. Così viene soffiata altra aria nel radiatore impedendo un surriscaldamento del sistema di raffreddamento.

! AVVERTIMENTO !

QUALORA LA SPIA DI CONTROLLO ROSSA **TEMP** ❶ SI ACCENDESSE SIGNIFICA CHE SI E PRODOTTO UN GUASTO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. IN TAL CASO OCCORRE FERMARSI IMMEDIATAMENTE E SPEGNERE IL MOTORE. FATE RAFFREDDARE IL MOTORE E CONTROLLATE L'EVENTUALE PRESENZA DI PERDITE NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. CONTROLLATE ANCHE IL LIVELLO DELL'ACQUA DI RAFFREDDAMENTO. **ATTENZIONE, PERICOLO DL SCOTTATURE.** E' CONSENTITO RIMETTERSI IN VIAGGIO SOLTANTO SE VI E ABBASTANZA LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. SI RACCOMANDA DI RECARSI QUANTO PRIMA AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PER RIMUOVERE IL GUASTO. CONTINUANDO LA MARCIA A SPIA LAMPEGGIANTE SI PROVOCHERANNO DANNI AL MOTORE.

⚠ ATTENZIONE ⚠

QUANDO VIENE RIMOSSO IL TAPPO DEL RADIATORE A MOTORE BOLLENTE, IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO SOTTO PRESSIONE PUO SCHIZZARE FUORI CAUSANDO GRAVI USTIONI.

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 40% e di acqua al 60%. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita de acqua pura.

! AVVERTIMENTO !

USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ PER EVITARE L'INSORGERE DI CORROSIONE O LA FORMAZIONE DI SCHIUMA.

La pressione causata dalla elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore ❸; si possono raggiungere temperature prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

Cooling system (EGS)

Coolant is circulated by a water pump located in the engine. When the engine is cold the coolant circulates only through the cylinder and the cylinder head. After the engine has reached its operating temperature (about 70°C, 158°F), the thermostat opens and the coolant is also pumped through both aluminum radiators. Air blowing in through the radiators cools the coolant. The slower the speed of the motorcycle, the less the coolant is cooled down. Dirty radiators also reduce the cooling efficiency.

If little or no air blows through the radiators, for example when riding through slow traffic or waiting at traffic lights, the coolant temperature will rise. If the coolant temperature rises to 85° C ((185°F), the fan ❷ on the left radiator will switch on. This fan will provide additional air circulation through the radiator thereby preventing the cooling system from overheating.

! CAUTION !

*IF THE RED CONTROL LAMP **TEMP** ❶ LIGHTS UP, THIS WILL MOST LIKELY BE DUE TO A DEFECT IN THE COOLING SYSTEM. IN THIS CASE, STOP IMMEDIATELY AND TURN OFF THE ENGINE. LET THE ENGINE COOL DOWN AND CHECK THE COOLING SYSTEM FOR LEAKS. ALSO CHECK IF THERE IS ENOUGH COOLING LIQUID. **CAUTION - SCALDING HAZARD!** DO NOT DRIVE ON, UNTIL THERE IS SUFFICIENT LIQUID IN THE COOLING SYSTEM. HOWEVER, CALL ON ONE OF KTM'S DEALER AS SOON AS POSSIBLE IN ORDER TO HAVE THE DEFECT REMEDIED. IF YOU DRIVE ON EVEN THOUGH THE CONTROL LAMP IS LIT, YOU WILL DAMAGE YOUR ENGINE.*

⚠ WARNING ⚠

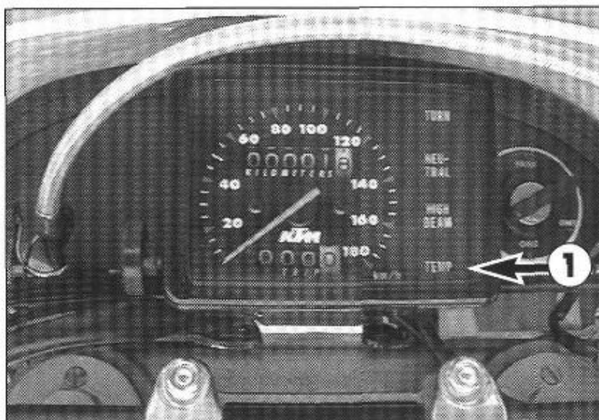
IF THE RADIATOR CAP IS REMOVED WHEN THE ENGINE IS HOT, HOT COOLANT, THAT IS UNDER PRESSURE, CAN SPRAY OUT AND CAUSE SEVERE BURNS.

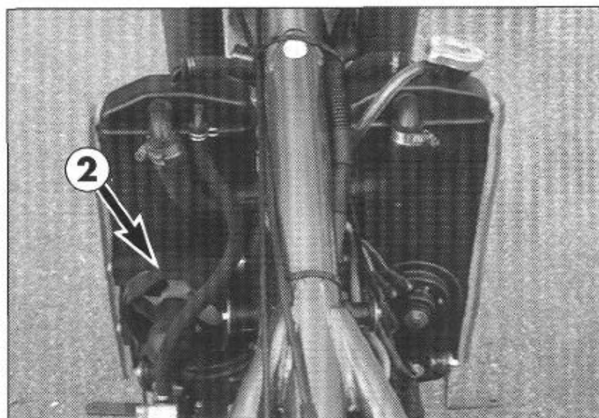
A mixture of 40% anti freeze liquid and 60% water is used as coolant. However, the anti-freeze protection must be at least -25° C (-13° F). This mixture offers anti-freeze protection but also good corrosion protection and should therefore not be replaced by pure water.

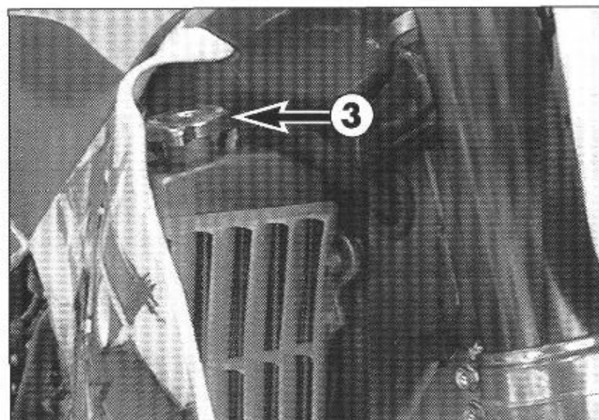
! CAUTION !

FOR THE COOLING SYSTEM, USE ONLY WITH HIGH-GRADE ANTIFREEZE. USING LOWERGRADE ANTIFREEZE AGENTS, CAN CAUSE CORROSION AND COOLANT FOAMING.

Pressure induced by heating of the coolant in the system is controlled by a valve in the radiator cap ❸; a water temperature rising up to 120° C (248° F) is admissible, without fear of problems.







Système de refroidissement (EGS)

La pompe à eau provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement. Lorsque le moteur est froid, le liquide de refroidissement ne circule que dans le cylindre et la tête de cylindre. Quand le moteur a atteint sa température de fonctionnement (env. 70 °C), le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement est également pompé par les deux radiateurs en aluminium.

Le refroidissement s'effectue par le courant d'air. Plus la vitesse est réduite, plus l'efficacité du refroidissement est faible. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.

Quand le courant d'air traversant les radiateurs est faible ou nul, par exemple en circulation urbaine à vitesse réduite ou à l'arrêt à un feu tricolore, la température du liquide de refroidissement augmente. Quand le liquide de refroidissement atteint 85°C, le ventilateur ❷ du radiateur gauche se met en route. Ceci permet une circulation d'air supplémentaire à travers le radiateur et empêche la surchauffe du système de refroidissement.

! ATTENTION !

*DANS CE CAS, SI LE TÉMOIN ROUGE **TEMP** ❶ S'ALLUME, C'EST LE SIGNE D'UN DÉFAUT DANS LE SYSTEME DE REFROIDISSEMENT. IL CONVIENT ALORS DE S'ARRETER IMMÉDIATEMENT ET DE COUPER LE MOTEUR. LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR ET VÉRIFIER S'IL N'Y A PAS DE FUITE AU SYSTEME DE REFROIDISSEMENT. VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE EN FAISANT **ATTENTION DE NE PAS S'ÉBOUILLANTER.** ON PEUT REPARTIR SEULEMENT S'IL Y A ASSEZ DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTEME. MAIS IL FAUT DES QUE POSSIBLE SE RENDRE DANS UN ATELIER KTM POUR REMÉDIER À LA PANNE. SI L'ON CONTINUE DE ROULER ALORS QUE LE TÉMOIN EST ALLUME, IL SE PRODUIT UNE PANNE DE MOTEUR!*

⚠ ATTENTION ⚠

ENLEVER LE BOUCHON DE RADIATEUR QUAND LE MOTEUR EST CHAUD PEUT PROVOQUER UN DÉGAGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT SOUS PRESSION ET CAUSER DE GRAVES BRULURES.

Comme liquide de refroidissement un mélange 40% d'antigel et 60% d'eau est utilisé. La protection contre le gel, assure également une protection contre la corrosion et ne doit donc pas être remplacé par de l'eau pure.

! ATTENTION !

IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE CONNUE. UN ANTIGEL DE BASSE QUALITÉ PEUT PROVOQUER DE LA CORROSION ET LA FORMATION DE MOUSSE.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur ❸. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren

Die Kühlflüssigkeit sollte bei kaltem Motor ca. 10 mm über die Kühllamellen stehen (siehe Skizze). Wurde die Kühlflüssigkeit vorher abgelassen, zuerst Kühlsystem auffüllen und dann bei laufendem Motor ergänzen.

 **ACHTUNG** 

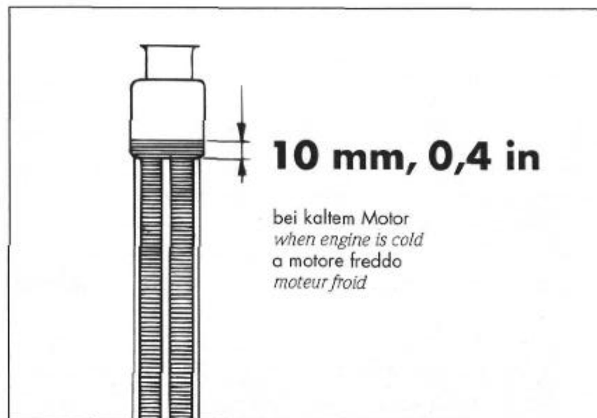
KONTROLLIEREN SIE DEN KÜHLFLÜSSIGKEITSSTAND MÖGLICHST BEI KALTEM MOTOR. WENN SIE DEN KÜHLVERSCHLUß BEI HEIßEM MOTOR ABNEHMEN MÜSSEN, SOLLTEN SIE IHN MIT EINEM LAPPEN ABDECKEN UND LANGSAM ÖFFNEN, DAMIT SICH DER ÜBERDRUCK ABBAUEN KANN.

Coolant level check

The coolant should be 10 mm (0,4 in) above the cooling elements when the engine is cold (cf. diagram). In the event of the coolant being drained, always fill the system before hand, then top off while the engine is running.

 ***WARNING*** 

IF POSSIBLE, ALWAYS CHECK LEVEL OF COOLING LIQUID WHEN ENGINE IS COLD. IF YOU HAVE TO OPEN THE RADIATOR CAP WHEN ENGINE IS HOT, USE A RAG TO COVER THE CAP AND OPEN SLOWLY TO RELEASE PRESSURE.



Controllo livello liquido di raffreddamento

A motore freddo, il liquido deve coprire per circa 10 mm le lamelle del radiatore (vedi illustrazione). In caso di svuotamento del circuito, provvedere subito al riempimento e rabboccare poi con motore in funzione.

 **ATTENZIONE** 

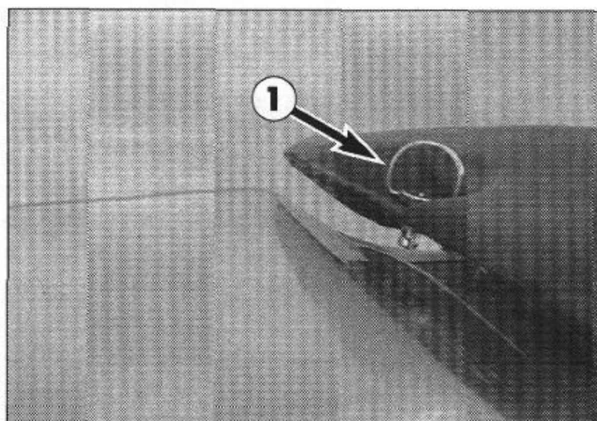
NON TOGLIERE MAI IL TAPPO RADIATORE A MOTORE CALDO: PERICOLO DI SCOTTATURE.

Contrôle du niveau de liquide de fonctionnement

Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

 ***ATTENTION*** 

IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIR LE BOUCHON D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIERE À CE QUE LA PRESSION PUISSE S'ÉCHAPPER.

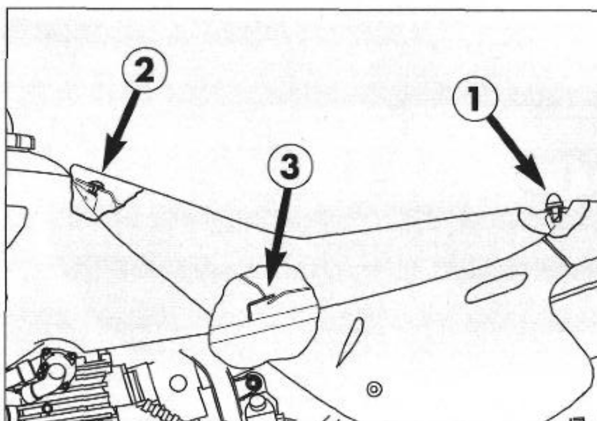


Sitzbank abnehmen (SX, SC)

Durch den Schnellverschluß ❶ kann die Sitzbank ohne Werkzeug abgenommen werden. Schnellverschluß ca. 180° gegen den Uhrzeigersinn drehen und Sitzbank hinten anheben. Sitzbank nach hinten ziehen und an der Linsenschraube ❷ aushängen.
Achten Sie beim Montieren der Sitzbank darauf, daß auch das Halteblech ❸ an der Sitzbank einhängt.

Removal of seat (SX, SC, RXC)

By using the quick-release fastener ❶, the seat can be removed without using tools. Turn the quick-release fastener about 180° counter clockwise and lift up the rear of the seat. Pull the seat backwards and unhook it from the front fastener screw ❷. When installing the seat, be sure to insert the rear portion of the seat into the metal clasp ❸.



Smontare la sella (SX, SC)

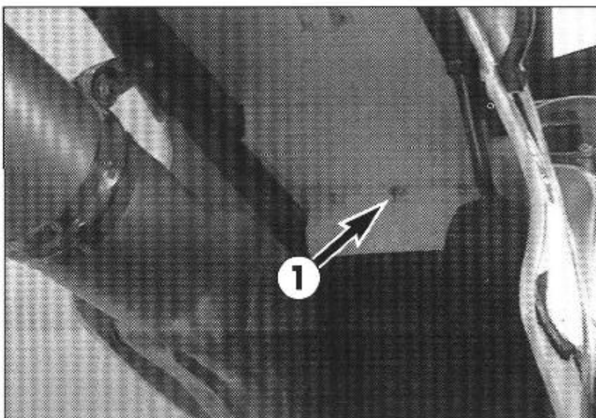
La sella può essere smontata senza bisogno di attrezzi grazie alla chiusura rapida ❶. Ruotare la chiusura rapida di circa 180° in senso antiorario e sollevare la parte posteriore della sella. Tirare all'indietro la sella e sganciarla dalla vite con testa a calotta ❷.
Nel montare la sella fate attenzione che sia attaccata alla sella anche la lamiera di sostegno ❸.

Démontage de la selle (SX, SC)

La fermeture rapide ❶ permet de démonter la selle sans outil. Tourner la fermeture rapide d'environ 180° en sens inverse horaire et soulever la selle par l'arrière. Tirer la selle vers l'arrière et décrocher la vis à tête bombée ❷.
Lors du montage de la selle, veiller à ce que la plaque de fixation ❸ soit également accrochée à la selle.

Sitzbank abnehmen (EXC, EGS)

Bundschraube ❶ an der Kotflügel-Unterseite entfernen, Sitzbank hinten anheben, nach hinten ziehen und an der Linsenschraube ❷ aushängen. Zum Montieren Sitzbank an der Linsenschraube einhängen, hinten aufliegen lassen und nach vorne schieben. Dabei nötigenfalls im vorderen Bereich etwas niederdrücken, damit das Halteblech ❸ an der Sitzbank einhängt. Sitzbank mit der Bundschraube fixieren.

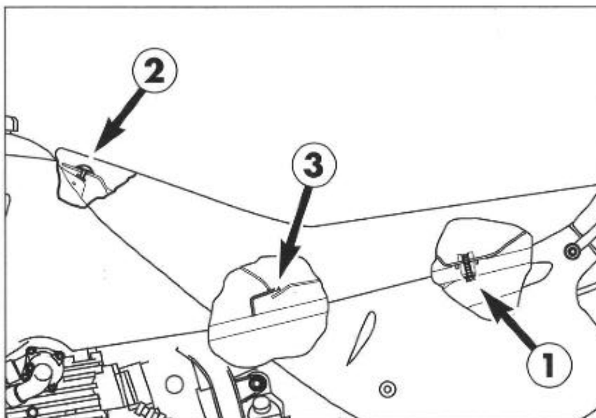


Smontare la sella (EGS)

Togliere la vite con spallamento ❶ sul lato inferiore del parafango. Sollevare la parte posteriore della sella, tirarla indietro e sganciarla dalla vite con testa a calotta ❷. Per rimontarla: agganciare la sella alla vite con testa a calotta, appoggiare la parte posteriore e spingere in avanti, esercitando, se necessario, una lieve pressione in avanti, affinché la lamiera di sostegno ❸ si agganci alla sella. Fissare la sella con la vite con spallamento.

Removal of seat ((EGS)

Remove the attachment screw ❶ from the underside of the fender. Lift the rear of the seat, pull backwards, and unhook it from the fastener screw ❷. To install the seat, hook the seat into the attachment screw, set the rear portion down on the frame, and slide it forward. If necessary, press down on the front area of the seat so that the seat catches on the metal clasp ❸. Insert and tighten the attachment screws.



Démontage de la selle (EGS)

Dévisser la vis à embase ❶ située sur la face inférieure de l'aile. Soulever la selle par l'arrière, tirer la selle vers l'arrière et décrocher la vis à tête bombée ❷. Pour le montage, accrocher la selle à la vis à tête bombée, la laisser reposer à l'arrière et la faire glisser vers l'avant. Pour ce faire, appuyer si besoin est sur la partie avant afin que la plaque de fixation ❸ s'accroche à la selle. Fixer la selle à l'aide de la vis à embase.

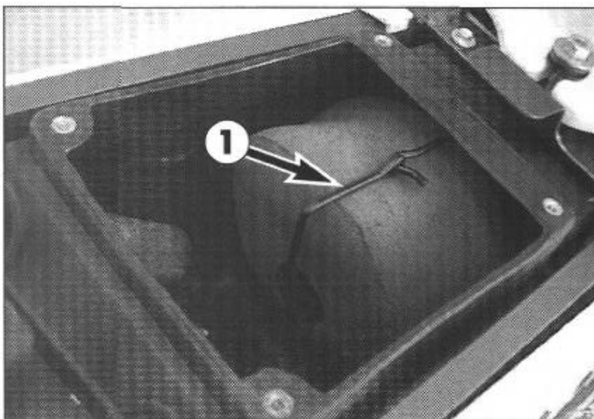
Luftfilter reinigen*

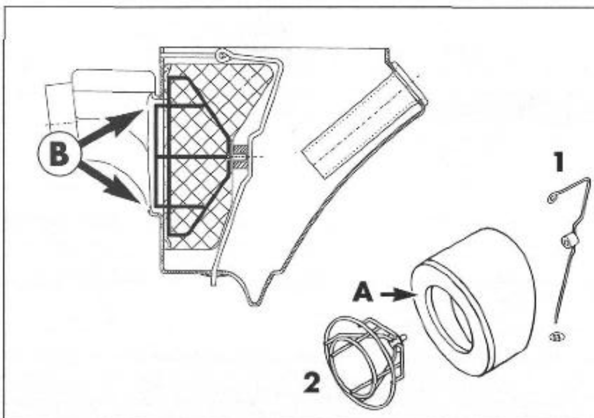
Dazu Sitzbank abnehmen und Filterkastendeckel entfernen. Filterhalter ❶ aushängen, nach hinten schwenken und Luftfilter samt Filterträger aus dem Filterkasten nehmen.

! VORSICHT !

SCHAUMSTOFFILTER NICHT MIT KRAFTSTOFF ODER PETROLEUM REINIGEN, DA DIESE MITTEL DEN SCHAUMSTOFF ANGREIFEN. KTM EMPFIEHLT FÜR DIE LUFTFILTERWARTUNG DIE PRODUKTE DER FIRMA PUTOLINE. „ACTION CLEANER" ZUM REINIGEN UND „ACTION FLUID" ZUM ÖLEN DES SCHAUMSTOFFILTERS.

Schaumstoffilter in spezieller Reinigungsflüssigkeit gründlich auswaschen und gut trocknen lassen. Filter nur ausdrücken, keinesfalls auswringen. Trockenen Schaumstoffilter mit einem hochwertigen Filteröl einölen. Luftfilterkasten ebenfalls reinigen. Vergasermanschette auf Beschädigungen und festen Sitz prüfen.
Luftfilter auf den Filterträger ❷ montieren. Die Stirnseite Ⓐ des Schaumstoffilters mit Fett bestreichen um die Abdichtung zu verbessern. Luftfilter samt Filterträger in den Filterkasten montieren, dabei auf die Zentrierung Ⓑ achten, und mit dem Filterhalter ❶ fixieren.





Pulitura filtro aria *

Smontare la sella e togliere il coperchio della scatola del filtro. Sganciare il supporto filtro ❶, inclinarlo all'indietro e sfilare dalla scatola il filtro con relativo supporto.

! AVVERTIMENTO !

NON PULIRE IL FILTRO IN SCHIUMA CON BENZINA O PETROLIO CHE LO POSSONO CORRODERE. PER UNA CORRETTA MANUTENZIONE DEL FILTRO IN SCHIUMA, LA KTM CONSIGLIA L'USO DI PRODOTTI DELLA DITTA PUTOLINE: „ACTION CLEANER" PER LA PULIZIA E „ACTION FLUID" PER LA LUBRIFICAZIONE.

Lavare con cura il filtro con lo speciale liquido detergente e farlo asciugare bene: comprimere il senza pero' strizzarlo. Lubrificarlo poi con l'apposito prodotto. Ripulire anche la scatola filtro e controllare che il manicotto del carburatore sia integro e correttamente posizionato.
Montare il filtro dell'aria sul relativo supporto ❷. Ingrassare la parte frontale Ⓐ del filtro di plastica, per migliorarne la tenuta. Montare il filtro con relativo supporto nella scatola del filtro, facendo attenzione a centrarlo bene Ⓑ, e fissarlo con il supporto del filtro ❶.

*Cleaning of air filter**

To do this, remove the seat and the air filter cover from the air filter box. Unclap the filter holder ❶, swing back and remove air filter plus filter carrier from the filter box.

! CAUTION !

DO NOT CLEAN FOAM FILTER WITH FUEL OR PETROLEUM SINCE THESE DAMAGE THE FOAM. KTM RECOMMENDS THE PRODUCTS OF THE COMPANY PUTOLINE FOR AIR FILTER MAINTENANCE. „ACTION CLEANER" FOR CLEANING PURPOSES AND „ACTION FLUID" TO OIL THE FOAM FILTER.

Thoroughly wash the foam filter in special cleaning fluid and allow to try well. Only press out the filter, do not wring out under any circumstances. Oil the dry foam filter with a high grade filter oil. Also clean the air filter box. Check carburettor collar for damage and that it is filled correctly.
Mount the air filter on the filter support ❷. Grease the front side Ⓐ of the filter, to improve the seal. Mount the air filter and the filter support in the filter box. Make sure they are centered Ⓑ, and lock into place with the filter holder ❶.

*Nettoyage du filtre à air **

Pour cela démonter la selle et enlever le couvercle de la boîte à filtre. Décrocher la fixation de filtre ❶, basculer vers l'arrière et sortir du boîtier le filtre et son support.

! ATTENTION !

NE PAS NETTOYER LA CARTOUCHE À L'ESSENCE OU AU PÉTROLE, CAR CES PRODUITS ATTAQUENT LA MOUSSE. KTM RECOMMANDE LES PRODUITS DE LA SOCIÉTÉ PUTOLINE, „ACTION CLEANER" POUR LE NETTOYAGE ET „ACTION FLUID" POUR HUILER LA CARTOUCHE.

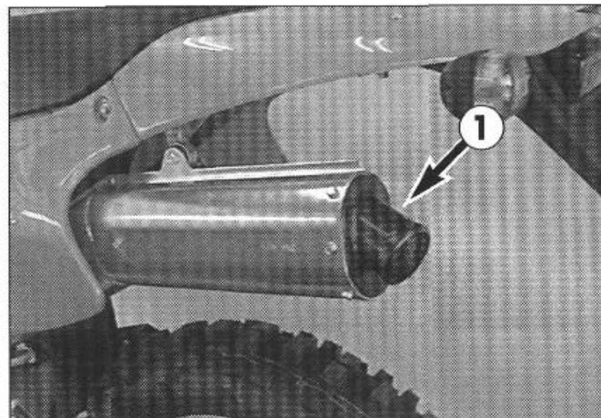
Nettoyer la cartouche dans le produit spécial et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité. Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.
Montez le filtre à air sur le support ❷. Enduisez la face avant Ⓐ de la cartouche de graisse afin d'améliorer l'étanchéité. Montez le filtre à air avec son support dans le boîtier tout en veillant au centrage Ⓑ, et fixez avec le support de filtre ❶.

Auspuffanlage *

Auspuff-Enddämpfer bei denen sich die Endkappe ❶ abnehmen läßt, sind mit Glasfasergarn gestopft. Kontrollieren Sie diese Füllung regelmäßig. Zu locker gestopftes Glasfasergarn kann zu Leistungsverlust führen und die Dämpfung des Schalldämpfers wird vermindert. Falls notwendig frisches Garn mit einem stumpfen Gegenstand fest in den Enddämpfer stopfen.
Glasfasergarn ist bei Ihrer KTM-Fachwerkstätte erhältlich.

 **ACHTUNG** 

DIE AUSPUFFANLAGE WIRD BEIM BETRIEB DES MOTORRADES SEHR HEIß. BEGINNEN SIE MIT DEN ARBEITEN AN DER AUSPUFFANLAGE ERST NACH DEM ABKÜHLEN UM VERBRENNUNGEN ZU VERMEIDEN.



Impianto di scarico *

I silenziatori finali dello scappamento, il cui coperchio ❶ può essere rimosso, sono riempiti di filo di fibra di vetro. Controllare regolarmente questo riempimento. Se il filo di fibra di vetro non è abbastanza fitto, ciò può comportare una diminuzione della potenza e dell'efficacia del silenziatore. Se necessario immettere filo nuovo nel silenziatore finale in modo ben fitto con un oggetto ottuso.
Il filo di fibra di vetro è disponibile presso la vostra officina specializzata KTM.

 **ATTENZIONE** 

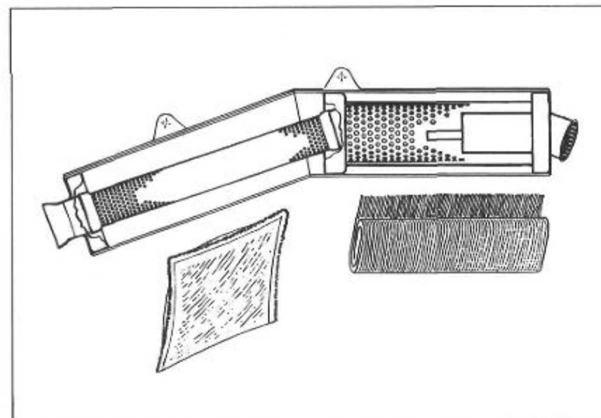
DURANTE IL FUNZIONAMENTO DELLA MOTOCICLETTA L'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO DIVENTA MOLTO CALDO. INIZIATE I LAVORI SULL'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO SOLO DOPO IL RAFFREDDAMENTO DELLO STESSO ONDE EVITARE BRUCIATURE.

Exhaust system *

The final exhaust silencers, whose end cap ❶ can be removed, are filled with glass fiber yarn. Check this filling regularly. If the filling is too loose, the output is reduced, impairing the effect of the silencer. If necessary, fill the final silencer with fresh yarn using a blunt instrument.
Glass fiber yarn is available from your KTM specialist garage.

 ***WARNING*** 

THE EXHAUST SYSTEM BECOMES VERY HOT WHILE THE MOTORCYCLE IS RUNNING. DO NOT START WORK ON THE EXHAUST SYSTEM UNTIL IT HAS PROPERLY COOLED DOWN, TO AVOID BURNS.



Echappement *

Les silencieux qui ont un embout ❶ démontable sont bourrés de fibre de verre. Contrôler ce bourrage régulièrement. Un bourrage trop faible peut amener une perte de puissance et le niveau sonore se trouve relevé. Si nécessaire compléter le bourrage en utilisant un outil qui ne coupe pas. La fibre de verre spéciale est disponible chez les agents KTM.

 ***ATTENTION*** 

LES PIECES CONSTITUANT LE SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT SONT BRULANTES. ATTENDRE QU'ELLES AIENT REFROIDI AVANT DE LES DÉMONTER.

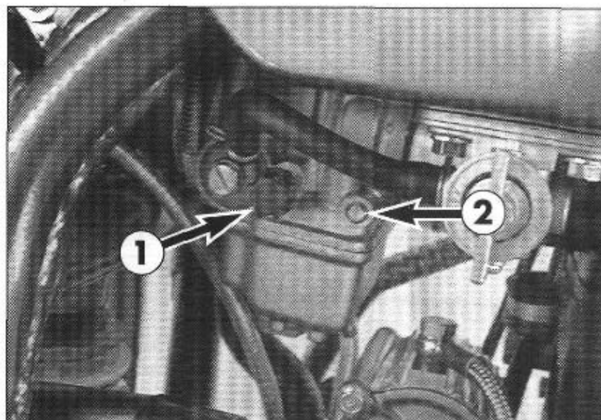
VERGASER – Leerlauf einstellen (DellOrto)*

Die Leerlaufeinstellung des Vergasers wirkt sich stark auf das Startverhalten des Motors. Das heißt, ein Motor mit korrekt eingestelltem Leerlauf wird sich leichter starten lassen als einer mit falsch eingestelltem Leerlauf.

Der Leerlauf wird mit der Schieberanschlagschraube ❶ und der Gemischregulierschraube ❷ reguliert. Mit der Schieberanschlagschraube wird die Grundstellung des Schiebers eingestellt. Mit der Gemischregulierschraube wird das Leerlaufgemisch reguliert, das über das Leerlaufsystem zum Motor gelangt. Drehen im Uhrzeigersinn verringert die Kraftstoffmenge (mageres Gemisch), drehen gegen den Uhrzeigersinn erhöht die Kraftstoffmenge (fettes Gemisch).

UM DEN LEERLAUF RICHTIG EINZUSTELLEN GEHEN SIE FOLGENDERMAßEN VOR:

1 Gemischregulierschraube ❷ bis zum Anschlag eindrehen und 1,5 Umdrehungen herausdrehen
2 Motor warmfahren
3 Mit der Schieberanschlagschraube ❶ normale Leerlaufdrehzahl (1400 - 1500/min) einstellen
4 Gemischregulierschraube ❷ langsam im Uhrzeigersinn drehen, bis die Leerlaufdrehzahl zu sinken beginnt. Merken Sie sich diese Stellung und drehen Sie die Gemischregulierschraube nun langsam gegen den Uhrzeigersinn, bis die Leerlaufdrehzahl wieder sinkt. Zwischen diesen beiden Stellungen den Punkt mit der höchsten Leerlaufdrehzahl einstellen. (der Extremsportfahrer wird von diesem Idealwert ca 1/4 Umdrehung magerer einstellen, da sein Motor im Sporteinsatz heißer wird)
HINWEIS: Kommt man mit der hier beschriebenen Vorgangsweise zu keinem befriedigenden Ergebnis, kann eine falsch dimensionierte Leerlaufdüse die Ursache dafür sein. Sollte
a) die Gemischregulierschraube bis zum Anschlag eingedreht sein und es gab keine Drehzahlveränderung, muß eine kleinere Leerlaufdüse eingesetzt werden.
b) der Motor ausgehen, wenn die Gemischregulierschraube noch 2 Umdrehungen offen ist, muß eine größere Leerlaufdüse gewählt werden.
Bei einem Düsenwechsel ist natürlich mit den Einstellarbeiten von vorne zu beginnen.
5 nun mit der Schieberanschlagschraube die gewünschte Leerlaufdrehzahl einstellen
6 Bei größeren Außentemperaturveränderungen und extrem verschiedenen Höhenlagen sollte der Leerlauf neu eingestellt werden.



*CARBURETOR – Adjust idling (DellOrto)**

Idling adjustment of the carburetor strongly affects the engine's starting behavior. That is, an engine whose idling speed is adjusted correctly will be easier to start than one whose idling speed has not been adjusted correctly.

Idling is controlled by the throttle stop screw ❶ and the mixture control screw ❷. The throttle stop screw is used to adjust the basic position of the throttle. The mixture control screw is used to control the idle mixture which arrives at the engine via the idle system. Turning it clockwise will reduce the amount of gasoline (lean mixture), turning it counterclockwise will increase the amount of gasoline (rich mixture).

TO ADJUST IDLING CORRECTLY, PROCEED AS FOLLOWS:

1 Turn in mixture control screw ❷ up to the stop, and turn it back out by 1.5 turns
2 Warm up the engine
3 Use throttle stop screw ❶ to adjust normal idling speed (1400-1500 r.p.m.)
4 Turn mixture control screw ❷ slowly clockwise until idling speed starts to decrease. Memorize this position, and turn mixture control screw slowly counterclockwise until the idling speed will decrease again. Adjust the point of the highest idling speed between these two positions. (The highly competitive user will make his adjustment 1/4 turn leaner because his engine will heat up more in competitive use).
NOTE: If you fail to obtain a satisfying result by following the procedure described hereinabove, an incorrectly dimensioned idling nozzle may be the cause. In case:
a) the mixture control screw has been screwed in up to the stop without causing any change in rotational speed, a smaller idling jet has to be installed;
b) the engine dies when the mixture control screw is still open by 2 turns, a larger idling jet needs to be selected; Naturally, in cases of jet changes, you have to start your adjusting work from the beginning.
5 Now, use the slide stop screw to adjust the desired idling speed
6 In cases of greater changes in outside temperature and extremely different altitudes, the idling speed should be readjusted.

Carburatore – Regolazione del minimo (DellOrto)*

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore, vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.

Il minimo viene regoato con la vite di arresto della valvola a cassetto ❶ e la vite di regolazione della miscela ❷. Tramite la vite di arresto della valvola a cassetto ne viene regolata la posizione base. Tramite la vite di regolazione della miscela viene impostata la miscela di minimo, che giunge al motore passando per il sistema del minimo. Girando la vite in senso orario la quantità di carburante viene ridotta (miscela magra), girando la vite in senso antiorario la quantità di carburante viene accresciuta (miscela grassa).

PER IMPOSTARE CORRETTAMENTE IL FUNZIONAMENTO AL MINIMO PROCEDERE COME DESCRITTO QUI DI SEGUITO:

1 Avvitare la vite di regolazione della miscela ❷ fino all'arresto e svitare quindi di un giro e mezzo
2 Scaldare il motore
3 Impostare con la vite di arresto della valvola a cassetto ❶ il normale numero di giri per il funzionamento al minimo (1400 - 1500/min)
4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela ❷ in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Tenete a mente questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione della miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi. Impostare il punto tra queste due posizioni in cui il numero di giri del minimo è più elevato (chi fa un impiego spiccatamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela "più magra" di 1/4 di giro rispetto a questo valore ideale, poiché il motore si riscalda più rapidamente).
NOTA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse raggiungere alcun risultato soddisfacente la causa può essere un ugello del minimo dimensionato in modo errato. Se
a) la vite di regolazione della miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo occorrerà montare un ugello per il minimo di dimensioni minori
b) il motore si spegne a vite di regolazione della miscela ancora aperta di due giri occorrerà montare un ugello per il minimo di dimensioni maggiori.
Ovviamente dopo aver sostituito l'ugello occorrerá ricominciare dall'inizio la regolazione
5 Impostare ora tramite la vite di arresto della valvola a cassetto il numero di giri del minimo desiderato
6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine di marcia occorre impostare nuovamente il minimo.

*Carburateur – Réglage du ralenti (DellOrto)**

Le réglage du ralenti a une forte influence sur la facilité du moteur à démarrer, c'est-à-dire qu'un moteur au ralenti mal réglé démarrera moins facilement.

Le ralenti se règle au moyen de la vis de butée de boisseau ❶ et de la vis de richesse ❷. La vis de butée détermine la position de base du boisseau. La vis de richesse détermine la composition du mélange qui parvient au moteur par le circuit de ralenti. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on réduit la part d'essence (mélange pauvre); en tournant das le sens contraire on augmente la part d'essence (mélange riche).

POUR RÉGLER CORRECTEMENT LE RALENTI, ON PROCÉDERA DE LA MANIÉRE SUIVANTE:

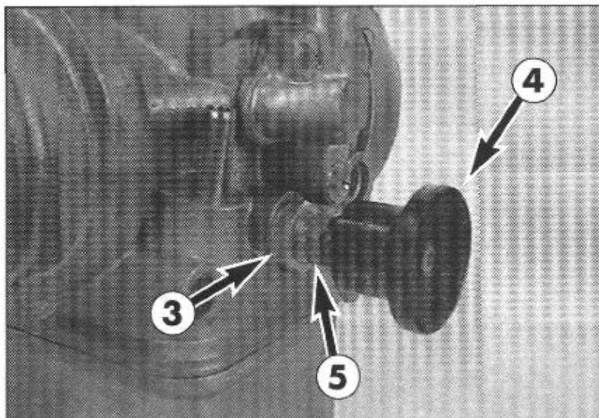
1 Visser la vis de richesse ❷ jusqu'en butée puis la desserrer de 1,5 tour.
2 Rouler pour faire chauffer le moteur.
3 Avec la vis de butée de boisseau ❶ amener le régime à sa valeur normale de 1400-1500 t/mn.
4 Tourner lentement la vis de richesse ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu' à ce que le régime commence à baisser. Noter la position, puis tourner en sens inverse jusqu'à ce que le régime tombe pareillement. Entre ces deux positions on recherchera le point où le moteur tourne le plus vite. (Pour une utilisation très sportive on réglera 1/4 de tour plus pauvre par rapport à cette valeur idéale, car en compétition le moteur est plus chaud).
REMARQUE: Si la méthode décrite ne permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant, il se peut que le gicleur de ralenti ait une mauvaise valeur.
a) Si le régime ne bouge pas en vissant à fond la vis de richesse, il faut monter un gicleur plus petit.
b) Si le moteur cale alors que que la vis de richesse est dévissée de 2 tours, il faut monter un gicleur plus gros.
Lorsqu'on change le gicleur, il faut évidemment recommencer le réglage à partir du début.
5 A présent, avec la vis de butée de boisseau, on règle pour obtenir le régime souhaité.
6 A la suite d'une variation importante de la température extérieure ou pour une forte différence d'altitude il faut refaire le réglage du ralenti.

Heißstarteinrichtung einstellen (DellOrto)*

Wurde beim Reinigen des Vergasers auch die Heißstarteinrichtung ausgebaut, ist diese neu einzustellen.
Dazu Vergaser einbauen und Leerlauf wie oben beschrieben einstellen. In weiterer Folge die Kontermutter ❸ lockern, den Heißstartknopf ❹ drücken und mit der Stellschraube ❺ die Motordrehzahl auf 2000-2500/min regulieren. Abschließend Kontermutter festziehen.

*Adjust hot start device (DellOrto)**

If the hot start button was removed when cleaning the carburetor, re-adjust the hot start device.
Install carburetor and adjust idling as discribed above. Then unlock nut ❸, press in hot start device ❹ and adjust engine rev with adjusting screw ❺ to 2000-2500 rpm. Tighten locking nut.



Regolare il dispositivo di avviamento a temperatura molto elevante (DellOrto)*

Nel caso in cui in occasione della pulitura del carburatore sia stato smontato il dispositivo di partenza a caldo, questo deve essere regolato nuovamente. Per fare ciò montare il carburatore e regolare il minimo come descritto. Poi allentare il controdado ❸, premere il pulsante di avviamento a caldo ❹ e regolare il numero di giri del motore con la vite di regolazione ❺ a 2000-2500 giri/minuto. Poi serrare il controdado.

*Réglage du dispositif de démarrage à très chaud (DellOrto)**

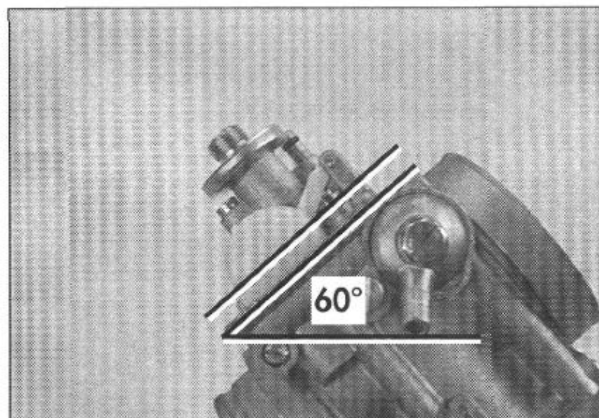
Si lors d'un nettoyage de carburateur on a également démonté le système de démarrage à très chaud, il faut le régler au remontage. Reposer le carburateur et régler le ralenti comme il est décrit ci-dessus. Puis desserrer le contre-écrou ❸, appuyer sur le bouton ❹, et au moyen de la vis de réglage ❺ amener le régime moteur à 2000-2500 T/mn. Resserrer le contre-écrou.

Schwimmerniveau prüfen (DellOrto)*

Vergaser ca. 60° schräg stellen, damit die Feder im Schwimmernadelventil nicht zusammengedrückt wird. In dieser Stellung soll die Kante am Schwimmer parallel zur Dichtfläche des Schwimmergehäuses sein (siehe Abbildung).

*Check float level (DellOrto)**

Stand the carburettor diagonally at about 60° so that the spring in the float needle valve is not pressed together. In this position, the edge of the float should be parallel with the float bowl sealing surface (see illustration).



Controllo del livello del galleggiante (DellOrto)*

Inclinare il carburatore di 60° circa, in modo che la molla nella valvola a spillo non venga compressa. In questa posizione, lo spigolo sul gallegginte deve risultare parallelo al piano di tenuta della vaschetta (vedere figura).

*Contrôle du niveau de cuve (DellOrto)**

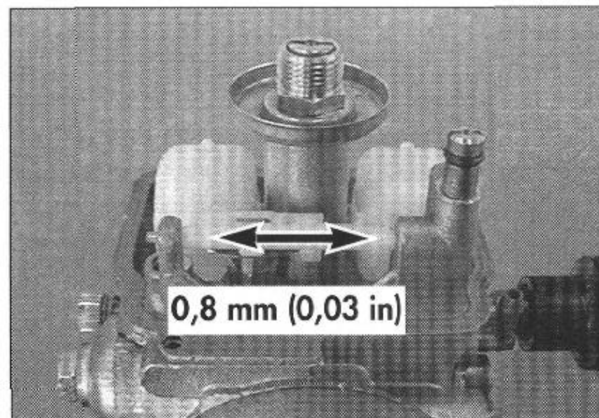
Mettre le carburateur en biais (environ 60°) de manière à ce que le ressort du pointeau ne soit pas écrasé. Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (Cf. Illustration).

Schwimmer-Axialspiel prüfen (DellOrto)*

Damit der Schwimmer einwandfrei arbeitet, muß ein Axialspiel von 0,8 mm vorhanden sein. Nötigenfalls Schwimmerführung seitlich etwas abschleifen und entgraten.

*Checking axial play of float (DellOrto)**

For proper functioning of the float, there must be an axial play of 0.8 mm (0,03 in). If necessary, slightly abrade and deburr lateral float guide.



Controllo gioco assiale galleggiante (DellOrto)*

Onde consentire il perfetto funzionamento del galleggiante dovrà venir garantito un gioco assiale minimo di 0,8 mm. Se necessario rettificare e smussare leggermente sul lato la guida del galleggiante.

*Contrôle du jeu axial du flotteur (DellOrto)**

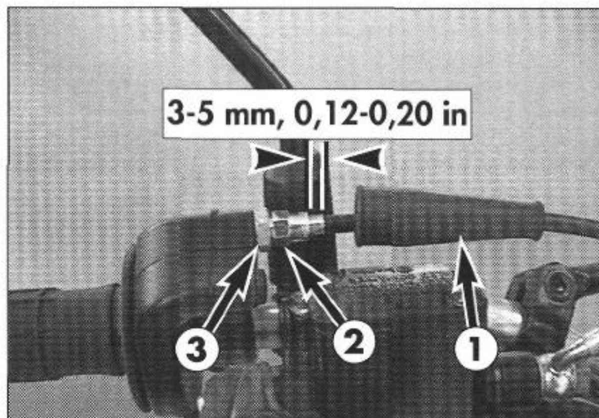
Pour que le flotteur puisse travailler correctement, il doit y avoir un jeu axial de 0,8 mm. Si besoin est, enlever un peu de matière sur le côté du guide, puis enlever la bavure.

Gasseilzug einstellen (EXC, EGS) *

Am Gasseilzug muß immer ein Spiel von 3-5 mm vorhanden sein. Schieben Sie zur Kontrolle die Schutzkappe ❶ am Gasgriff zurück. Die Seilzug-Außenhülle muß sich nun 3-5 mm von der Einstellschraube ❷ abheben lassen, bis ein Widerstand spürbar wird.
Zum Einstellen Kontermutter ❸ lösen und Einstellschraube entsprechend verdrehen. Abschließend Kontermutter festziehen und Schutzkappe aufschieben.

*Adjusting the throttle cable (RXC, EGS)**

There must always be a 3-5 mm (0,12-0,20 in) play in the throttle cable. To check this, move back the protective cover ❶ on the twist grip. You must be able to lift the outer covering of the cable 3-5 mm from the adjustment screw ❷, until resistance is felt.
To adjust, loosen the counter nut ❸ and turn the adjustment screw accordingly. Finally tighten counter nut and push back protective cover.



Regolazione del comando a cavo flessibile del gas (EGS) *

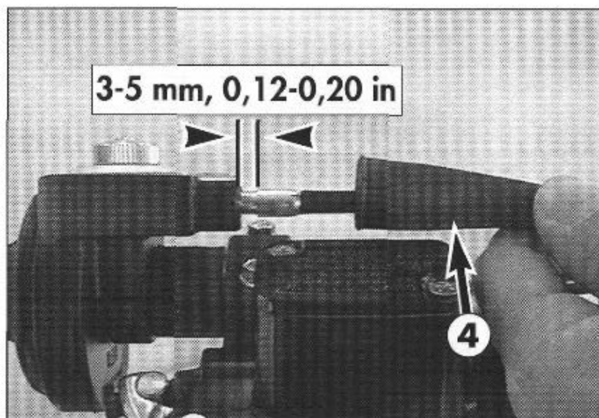
Il comando a cavo flessibile del gas deve disporre sempre di un gioco compreso tra 3 e 5 mm; perciò, per effettuare il controllo, spingere indietro la calotta protettiva ❶ della manopola del gas. La guaina esterna del comando a cavo flessibile si deve ora lasciar sollevare die 3-5 mm dalla vite di regolazione ❷, fino a quando si avverta una certa resistenza. Per regolare: allentare il controdado ❸ e girare in modo corrispondente la vite di regolazione. Infine, serrare il controdado e reinfilare la calotta protetiva.

*Réglage du câble de gaz (EGS)**

Le câble de gaz doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. Pour vérifier, repousser l'embout de protection ❶ à l'entrée de la poignée tournante. La gaine du câble doit pouvoir être repoussée de 3 à 5 mm de la vis de réglage ❷ avant qu'on sente une résistance.
Pour régler, desserrer le contre-écrou ❸ et tourner la vis de réglage comme il faut. Enfin, resserrer le contre-écrou et remettre en place l'embout de protection.

Gasseilzug einstellen (SX, SC)*

Am Gasseilzug muß immer ein Spiel von 3-5 mm vorhanden sein. Schieben Sie zur Kontrolle die Schutzkappe ❹ am Gasgriff zurück. Die Seilzug-Außenhülle muß sich nun 3-5 mm vom Widerlager des Gasgriffes abheben lassen, bis ein Widerstand spürbar wird.
Zum Einstellen Sitzbank und Tank abnehmen, Schutzkappe nach oben schieben, Kontermutter lösen und Einstellschraube ❺ entsprechend verdrehen. Verdrehen der Einstellschraube im Uhrzeigersinn ergibt mehr Spiel, verdrehen gegen den Uhrzeigersinn ergibt weniger Spiel.
Kontermutter festziehen, Schutzkappen aufschieben und Tank und Sitzbank montieren.

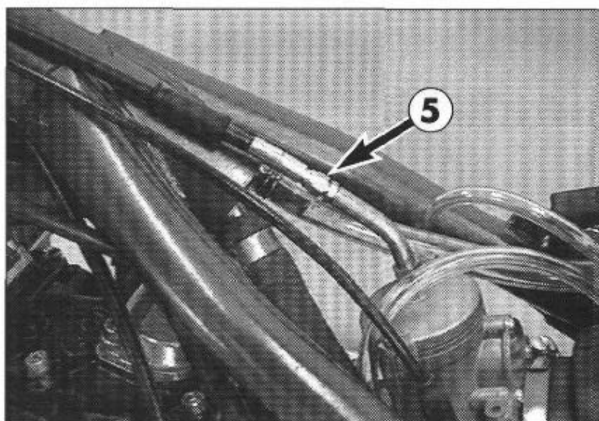


Regolare il comando a cavo flessibile del gas (SX, SC) *

Il comando a cavo flessibile del gas deve presentare sempre un gioco di 3-5 mm. Per controllare spingete indietro la calotta protettiva ❹ alla manopola del gas. L'involucro esterno del comando a cavo flessibile deve poter essere sollevato di 3-5 mm dalla spalla della manopola del gas finché si percepisce una resistenza.
Per regolare rimuovere la sella e serbatoio, spingere verso l'altro la calotta protettiva, allentare il controdado e girare corrispondentemente la vite di regolazione ❺. Girando la vite di regolazione in senso orario aumenta il gioco, girandola in senso antiorario il gioco diminuisce.
Serrare il controdado, applicare le calotte protettive e montare la serbatoio e sella.

*Adjusting the throttle cable (SX, SC)**

There must always be 3-5 mm play in the throttle cable. To check this, move back the protective cover ❹ on the twist grip. It must be possible to lift the outer covering of the cable 3-5 mm (0,12-0,20 in) from the counterbearing of the twist grip, until resistance is felt.
To adjust, remove the seat and the gastank, push the protective cover upwards, loosen the counter nut and turn the adjustment screw ❺ accordingly. Turn the adjustment screw clockwise for more play or anticlockwise for less play.
Tighten the counter nut, replace the protective covers and mount the gas-tank and the seat.

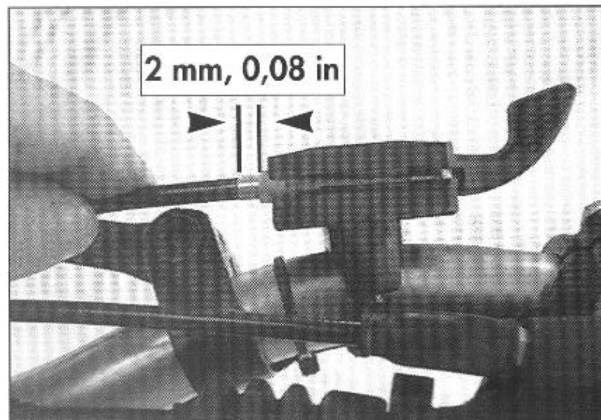


*Réglage du câble de gaz (SX, SC)**

Le câble de gaz doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. Pour vérifier, repousser l'embout de protection ❹ à l'entrée de la poignée tournante. La gaine du câble doit pouvoir être repoussée de 3 à 5 mm avant qu'on sente une résistance.
Pour régler, enlever la selle et le réservoir, remonter l'embout de protection dévisser le contre-écrou et tourner la vis de réglage ❺. Quand on visse celle-ci, le jeu devient plus important; quand on la dévisse, le jeu se réduit.
Resserrer le contre-écrou, remettre en place l'embout de protection et remonter la réservoir et le selle.

Chokeseilzug einstellen (SX, SC)*

Der Chockeseilzug muß immer ein Spiel von ca. 2 mm vorhanden sein. Zur Kontrolle Chokehebel bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen. Die Seilzug-Außenhülle muß sich nun ca. 2 mm vom Wiederlager des Chokehebels abheben lassen, bis ein Widerstand spürbar wird.
Zum Einstellen Sitzbank und Tank abnehmen, Schutzkappe nach oben schieben, Kontermutter lösen und Einstellschraube ❶ entsprechend verdrehen. Verdrehen der Einstellschraube im Uhrzeigersinn ergibt mehr Spiel, verdrehen gegen den Uhrzeigersinn ergibt weniger Spiel. Kontermutter festziehen, Schutzkappe über die Einstellschraube schieben und Tank und Sitzbank montieren.

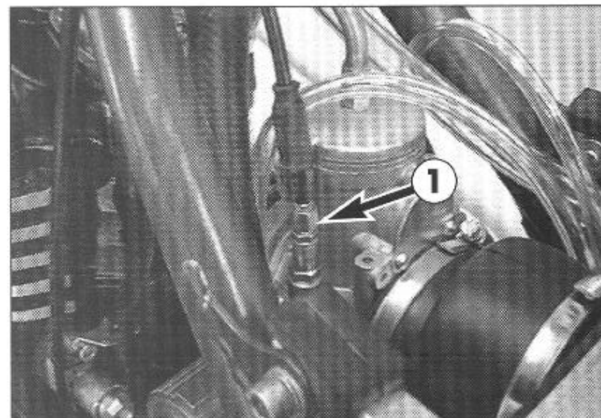


Regolare il comando a cavo flessibile dello choc (SX, SC)*

Il comando a cavo flessibile dello choc deve presentare sempre un gioco di 2 mm. Per controllare girare la leva dello choc in senso orario fino all'arresto. L'involucro esterno del comando a cavo flessibile deve poter essere sollevato di 2 mm dalla spalla della leva dello choc finché si percepisce una resistenza.
Per regolare rimuovere la sella, spingere verso l'alto la calotta protettiva, allentare il controdado e girare corrispondentemente la vite di regolazione ❶. Girando la vite di regolazione in senso orario aumenta il gioco, girandola in senso antiorario il gioco diminuisce.
Serrare il controdado, spingere la calotta protettiva sulla vite di regolazione e montare la serbatoio e la sella.

*Adjusting the choke cable (SX, SC)**

There must always be about 2 mm (0,08 in) play in the choke cable. To check this, turn the choke lever clockwise as far as it goes. It must be possible to lift the outer covering of the cable about 2 mm from the counter bearing of the choke lever, until resistance is felt.
To adjust, remove the seat and the gastank, push the protective cover upwards, loosen the counter nut and turn the adjustment screw ❶ accordingly. Turn the adjustment screw clockwise for more play or anticlockwise for less play.
Tighten the counter nut, replace the protective cover and mount the gas tank and the seat.

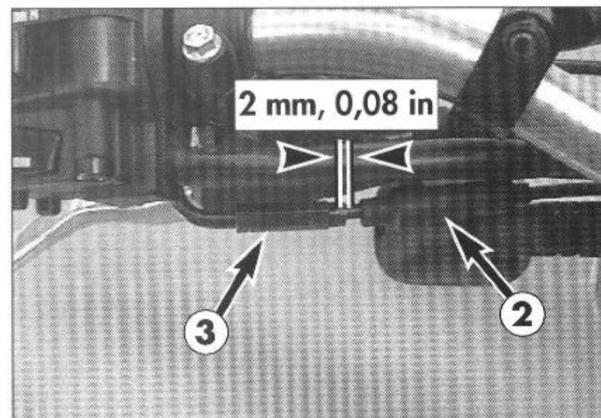


*Réglage du câble de starter (SX, SC)**

Le câble de starter doit toujours présenter un jeu d'environ 2 mm. Pour contrôler, faire tourner le levier de starter dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'amener en butée. La gaine doit alors avoir un jeu d'environ 2 mm par rapport à la butée sur le levier.
Pour régler, enlever la selle, remonter la capuchon de protection, desserrer le contre-écrou et tourner la vis de réglage ❶. Quand on visse cette dernière, le jeu augmente; quand on la dévisse, le jeu diminue.
Resserrer le contre-écrou, redescendre le capuchon de protection sur la vis et remonter le reservoir et la selle.

Chokeseilzug einstellen (EXC, EGS)*

Am Chokeseilzug muß immer ein Spiel von ca. 2 mm vorhanden sein. Zur Kontrolle Chokehebel ganz nach vorne schieben und Schutzkappe ❷ vom Vertellstück ❸ ziehen. Nun muß sich die Seilzug-Außenhülle ca. 2 mm vom Verstellstück abheben lassen, bis ein Widerstand spührbar wird. Nötigenfallt Kontermutter lösen und durch Verdrehen des Verstellstückes Spiel berichtigen. Kontermutter festziehen und Schutzkappe aufschieben.



Regolare il comando a cavo flessibile dello choc (EGS)*

Il comando a cavo flessibile dello choke dovrà presentare sempre un gioco di ca. 2 mm. Controllare spostando completamente in avanti la leva dello choke e tirando via la cappa protettiva ❷ dalla rotellina di regolazione ❸. Sollevare ora l'involucro esterno del cavo flessibile fino a quando si nota che fa resistenza. Se necessario svitare il controdado e rettificare il gioco utilizzando la rotellina di regolazione. Stringere il controdado e riposizionare la cappa protettiva.

*Adjusting the choke cable (EGS)**

At the choke cable, there must always exist a play of approx. 2 mm. To check this, push choke lever fully forward and pull protective cover ❷ from the adjuster piece ❸. Now, it must be possible to lift the outer covering of the cable by approx. 2 mm from the adjuster piece until feeling a resistance. If necessary, loosen lock nut and correct play by turning the adjuster piece. Tighten lock nut, and slide on protective cover.

*Réglage du câble de starter (EGS)**

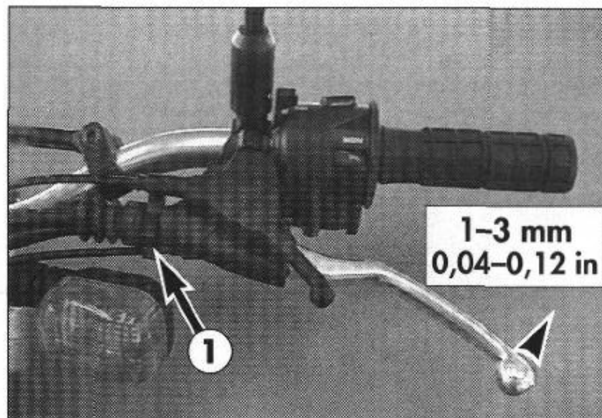
Le câble de starter doit toujours avoir un jeu d'environ 2 mm. Pour vérifier, pousser le levier de starter complètement vers l'avant et retirer le capuchon ❷ de la pièce de réglage ❸. La gaine du câble doit pouvoir être tirée d'environ 2 mm avant qu'une résistance se fasse sentir. Si nécessaire, débloquer le contre-écrou et tourner la pièce de réglage pour corriger le jeu. Rebloquer le contre-écrou et remettre le capuchon.

Kupplungsseilzug einstellen

Bei kaltem Motor soll das Spiel am Kupplungshebel außen gemessen 1-3 mm betragen. Zum Einstellen des Kupplungsseilzuges die Einstellmutter ❶ entsprechend verdrehen.

Adjusting the clutch cable

When the engine is cold, the play at the clutch lever should be 1-3 mm (0,04–0,12 in) (measured at the outer edge).
To adjust the clutch cable turn the adjustment nut ❶ accordingly.



Regolare il comando a cavo flessibile della frizione

A motore freddo la leva della frizione deve presentare un gioco di 1-3 mm misurato esternamente. Per regolare il comando a cavo flessibile della frizione si deve girare in modo corrispondente il dado di regolazione ❶.

Réglage du câble d'embrayage

Quand le moteur est froid, l'embrayage doit présenter un jeu de 1-3 mm, mesuré en bout de la poignée.
Pour le réglage du câble d'embrayage, tourner la vis de réglage ❶ comme il faut.

Einstellung des Handdekompressorseilzuges prüfen *

Zur Überprüfung Kolben auf Kompression stellen, damit die Ventile geschlossen sind. Betätigen Sie dazu langsam den Kickstarter, bis das Klicken (Ausrasten) des Autodekos hörbar ist. Nun muß sich der Dekohebel 25 mm betätigen lassen, bis ein Widerstand spürbar wird (die Auslaßventile beginnen zu öffnen). Zum Einstellen Schutzkappe ❷ zurückschieben, Kontermutter ❸ lockern und Einstellschraube ❹ entsprechend verstellen. Kontermutter festziehen und Schutzkappe aufschieben.

! VORSICHT !

WENN AM DEKOHEBEL KEIN LEERWEG VORHANDEN IST, FÜHRT DIES ZUM MOTORSCHADEN.

HINWEIS:
Am Autodeko sind keinerlei Einstellarbeiten erforderlich.

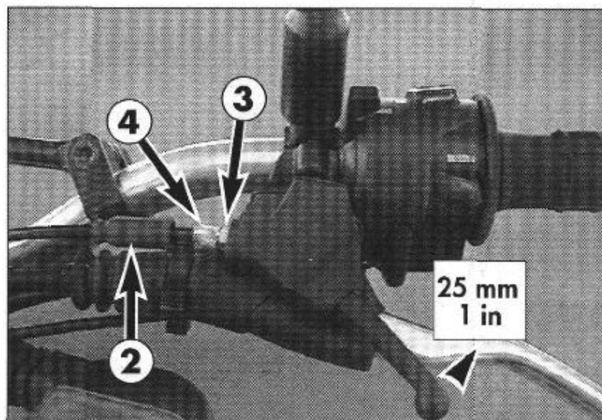
*Checking the adjustment of the hand decompression release cable**

To check, set piston at compression, so that the valves are closed. While doing this, slowly kick the kick starter through its stroke until the clicking sound (disengaging) of the automatic decompression release can be heard. Now the deko-lever must be operated 25 mm (1 in) until resistance is felt (the exhaust valves begin to open). To adjust move back the protective cover ❷, loosen the counter nut ❸ and correct the adjustment screw ❹ accordingly. Tighten counter nut and push back protective cover.

! CAUTION !

IF THERE IS NO PLAY IN THE DEKO-LEVER, THIS CAN RESULT IN ENGINE DAMAGE.

NOTE:
No adjustment need be made to the automatic decompressor.



Verificare la regolazione del comando a cavo flessibile di decompressione a mano*

Per verificare: mettere i pistoni in compressione cosicché le valvole siano chiuse. Azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico. Ora si deve poter azionare la leva di compressione a 25 mm, fino a che si avverta una certa resistenza (le valvole di scarico iniziano ad aprirsi). Per regolare: spingere indietro la calotta protettiva ❷, allentare il controdado ❸ e regolare in modo corrispondente la vite di regolazione ❹. Serrare il controdado e reinfilare la calotta protettiva.

! AVVERTIMENTO !

SE NON VI E CORSA A VUOTO ALLA LEVA DI DECOMPRESSIONE, CIO COMPORTA DANNEGGIAMENTI DEL MOTORE.

INDICAZIONE:
Il decompressore automatico non richiede nessuna regolazione.

*Vérification du réglage du câble de décompresseur à main**

Pour vérifier, mettre le piston en compression pour que les soupapes soient fermées. Pour cela actionner lentement le kick jusqu'à ce que le déclic du décompresseur automatique se fasse entendre. Le levier de décompresseur doit pouvoir être manoeuvré sur 25 mm, jusqu'à ce qu'une résistance soit sensible (les soupapes d'échappement commencent à s'ouvrir. Pour le réglage, repousser l'embout de protection ❷, desserrer le contre-écrou ❸ et régler comme il faut la vis de réglage ❹. Serrer le contre-écrou et replacer l'embout de protection.

! ATTENTION !

S'IL N'Y A PAS DE GARDE AU LEVIER DE DÉCOMPRESSEUR, IL SE PRODUIRA UNE CASSE MOTEUR.

REMARQUE:
Aucun réglage n'est requis au décompresseur automatique.

Motoröl

Verwenden Sie nur Markenöle, welche die Qualitätsanforderungen der API-Klassen SF, SG oder SH (Angaben auf dem Behälter) erfüllen oder übertreffen. Es können sowohl Mineralöle als auch Syntheticöle mit den hier angegebenen Spezifikationen verwendet werden.

! VORSICHT !

ZU WENIG MOTORÖL ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEIß DES MOTORS.

Engine oil

Only use high-quality oils meeting or surpassing the quality requirements of API classes SF, SG, or SH (for specifications see containers). You may use either mineral oils or synthetic oils fulfilling the above criteria.

! CAUTION !

INSUFFICIENT OIL OR POOR QUALITY OIL RESULTS IN PREMATURE WEAR OF THE ENGINE.

Motorölstand kontrollieren

Motor ca. 4 Minuten mit Leerlaufdrehzahl laufen lassen. Motor abstellen und Motorrad auf waagrechte Fläche aufrecht stellen (Hauptständer). Ölmeßstab ❶ herausschrauben und mit einem Tuch abwischen.
ÖLMEßSTAB GANZ EINSCHRAUBEN UND WIEDER HERAUSSCHRAUBEN. Der Ölstand sollte im Bereich der Flachstelle des Meßstabes liegen. Nötigenfalls Motoröl nachfüllen.

! VORSICHT !

- ZU WENIG MOTORÖL ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEIß DES MOTORS.
- ÖLKONTROLLE BEI KALTEM MOTOR ERGIBT FALSCHE WERTE AM ÖLMEßSTAB UND DAURCH EINE FALSCHE ÖLMENGE
- MAXIMALSTAND NICHT ÜBERSCHREITEN
- MINIMALSTAND NICHT UNTERSCHREITEN

Motor auf Dichtheit prüfen.

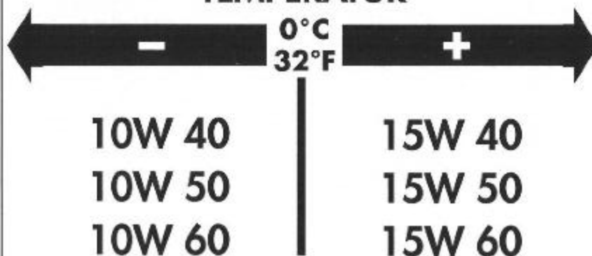
Checking engine oil level

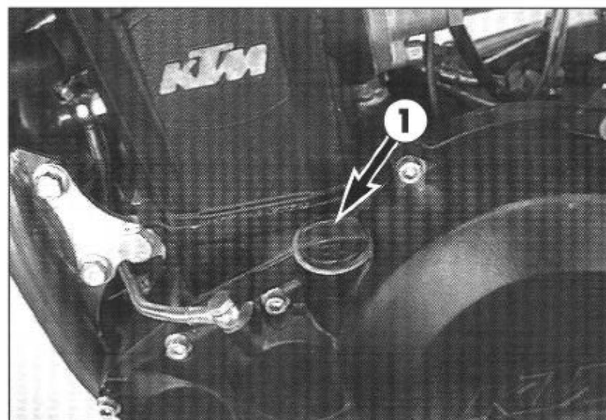
Allow the engine to run at idle for about 4 minutes. Turn off the engine and place the motorcycle on a flat, level surface (main stand). Take out the oil dipstick ❶ and wipe it off with a cloth.
SCREW THE OIL DIPSTICK COMPLETELY INTO THE FILLER HOLE AND THEN REMOVE IT. *The oil level should be within the flat area of the oil dipstick. Add oil if necessary.*

! CAUTION !

- *INSUFFICIENT OIL OR POOR QUALITY OIL RESULTS IN PREMATURE WEAR OF THE ENGINE.*
- *CHECKING THE ENGINE OIL LEVEL WHEN THE ENGINE IS COLD RESULTS IN A FALSE READING ON THE OIL DIPSTICK AND THEREFORE AN INCORRECT OIL LEVEL.*
- *DO NOT OVERFILL THE CRANK CASE.*
- *DO NOT UNDERFILL THE CRANK CASE.*

Check the engine for leaks.







Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

Huile moteur

Employer uniquement des huiles de marque dont les spécifications remplissent ou dépassent les critères API SF, SG ou SH (voir les indications sur l'emballage). On peut employer aussi bien des huiles minérales que des huiles synthétiques du moment que les spécifications sont respectées.

! ATTENTION !

UNE INSUFFISANCE OU UNE MAUVAISE QUALITÉ D'HUILE ENTRAINE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.

Controllo del livello dell'olio motore

Far marciare il motore in folle per circa 4 minuti. Spegnere il motore e posteggiare la motocicletta su una superficie piana (sul cavalletto principale). Svitare ed estrarre l'asta di misura ❶ e detergerla con un panno.
AVVITARE COMPLETAMENTE L'ASTA DI MISURA E SVITARLA DI NUOVO. Il livello dell'olio dovrebbe trovarsi nel punto in cui l'asta di misura è piatta. Se necessario rabboccare olio motore.

! AVVERTIMENTO !

- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.
- IL CONTROLLO DELL'OLIO ESEGUITO A MOTORE FREDDO INDICA VALORI NON CORRETTI SULL'ASTA DI MISURA E QUINDI FORNISCE UN'INDICAZIONE ERRATA DELLA QUANTITÀ D'OLIO
- NON SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO SUPERIORE
- NON STARE AL DI SOTTO DEL LIVELLO MINIMO

Controllare la tenuta del motore.

Contrôle du niveau d'huile

Faire tourner le moteur env. 4 minutes en régime de ralenti. Arrêter le moteur et placer la moto à la verticale sur une surface horizontale (béquille centrale). Dévisser la jauge à huile ❶ et essuyer celle-ci avec un chiffon. ***VISSER À FOND LA JAUGE À HUILE ET DÉVISSER CELLE-CI À NOUVEAU.*** *Le niveau d'huile doit se situer dans la partie aplatie de la jauge. Rajouter de l'huile si nécessaire.*

! ATTENTION !

- *UNE INSUFFISANCE OU UNE MAUVAISE QUALITÉ D'HUILE ENTRAINE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.*
- *SI LA VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE SE FAIT À FROID, LA JAUGE À HUILE INDIQUE DES VALEURS INEXACTES ET DONC UNE QUANTITÉ D'HUILE INEXACTE*
- *NE PAS DÉPASSER LE NIVEAU MAXIMUM*
- *NE PAS DESCENDRE EN-DESSOUS DU NIVEAU MINIMUM*

Vérifier l'étanchéité du moteur.

ÖLSYSTEM SX, SUPER COMPETITION

Ölkreislauf (SX, SC)

Die Ölpumpe ❶ pumpt das Motoröl vorbei am Bypaßventil ❷ durch den Ölfilter ❸. Nach dem Ölfilter zweigt eine Ölleitung zur Düse ❹ ab, die Motoröl auf das Kolbenbolzenlager und den Kolbenboden spritzt. Die zweite Ölleitung führt den Hauptölstrom zum Microfilter ❺, der auch die feinsten Verunreinigungen herausfiltert. Das gereinigte Motoröl wird über eine Ölleitung und den Kupplungsdeckel in die Kurbelwelle zum Pleuellager ❻ gepumpt und läuft in das Kurbelgehäuse ab. Durch die wechselnden Druckverhältnisse wird das Öl über die Leitung ❼ zum Getriebe geführt und gelangt über die Zahnräder in den Ölsumpf. In den Ölsumpf taucht auch die Steuerkette ❽ ein und nimmt Motoröl mit nach oben, zum Zylinderkopf. Durch die Bohrung ❾ gelangt das Motoröl zur Nockenwelle ❿ und den Ventilen. Das Kugelventil ⓫ verhindert, daß Motoröl aus dem Ölsumpf in den Kurbelraum zurückfließt.

OILSYSTEM SX, SUPER COMPETITION, RXC

Oil circuit (SX, SC, RXC)

The oil pump ❶ pumps the engine oil past the by-pass valve ❷ through the oil filter ❸. After the oil filter, an oil lead branches off to a jet ❹ which sprays engine oil onto the piston pin bearing and piston head. The second oil lead takes the main flow of oil to the microfilter ❺, which filters out even the finest impurities. The cleaned engine oil is pumped through the oil lead and the clutch cover into the crankshaft to the connecting rod bearing ❻ and drips into the crankcase. By means of the changing pressure relationship the oil is pushed through the lead ❼ to the gears and reaches the oil sump through the gear wheels. The control chain ❽ is also immersed and passes the engine oil to the top, to the cylinder head. Through the bore hole ❾ the engine oil reaches the camshaft ❿ and the valves. The ball valve ⓫ prevents engine oil from running from the oil sump back into the crankcase.

Motoröl wechseln (SX, SC)*

Der Motorölwechsel ist bei betriebswarmem Motor vorzunehmen.

⚠ ACHTUNG ⚠

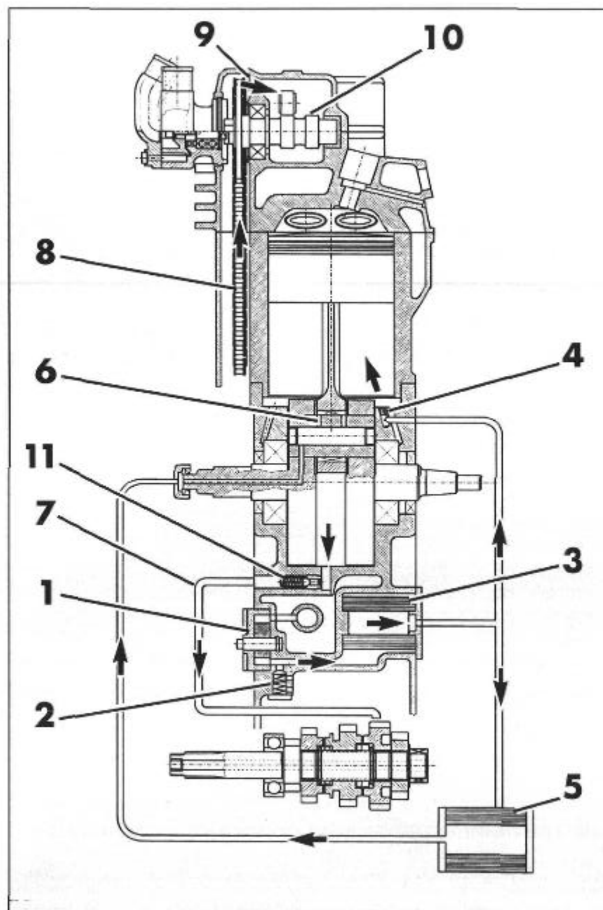
EIN BETRIEBSWARMER MOTOR UND DAS DARIN BEFINDLICHE MOTORÖL SIND SEHR HEIß – VERBRENNEN SIE SICH NICHT.

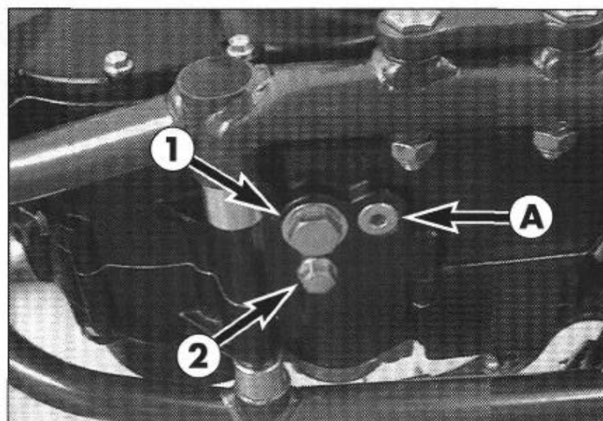
Motorrad auf waagrechter Fläche abstellen. Die beiden Verschlußschrauben (❶ und ❷) entfernen und Öl in ein Gefäß ablaufen lassen.

! VORSICHT !

DIE VERSCHLUßSCHRAUBE Ⓐ DARF NICHT ENTFERNT WERDEN, ES HANDELT SICH HIERBEI UM DAS BYPAßVENTIL.

Verschlußschrauben gründlich mit Petroleum und Druckluft reinigen, um den Metallabrieb zu entfernen.Nachdem das Öl zur Gänze abgelaufen ist, Dichtflächen reinigen und Verschlußschrauben mit Dichtungen montieren. Verschlußschraube ❶ mit 50 Nm und Verschlußschraube ❷ mit 20 Nm festziehen.
Ölmeßstab am Kupplungsdeckel entfernen und 1,5 Liter Motoröl einfüllen. Motor warmfahren, Motorölstand kontrollieren und bis zur MAX Markierung auffüllen. Abschließend Ölsystem auf Dichtheit prüfen.





SISTEMA OLIO SX, SUPER COMPETITION

Circuito del'olio (SX, SC)

La pompa dell'olio ❶ pompa l'olio del motore, facendolo passere per il by-pass ❷, attraverso il filtro dell'olio ❸. Dopo il filtro dell'olio, la condotta dell'olio si biforca verso l'ugello ❹ che spruzza l'olio del motore sulla bussola del piede di biella e sul cielo dello stantuffo. La seconda condotta conduce il flusso principale dell'olio nel microfiltro ❺, il quale è in grado a filtrare anche le impurità più piccole. L'olio del motore così depurato viene pompato, lungo una condotta dell'olio e per il cappello della frizione, nell'albero a gomiti fino al cuscinetto di biella ❻ per scorrere infine nel carter. Grazie ai rapporti variabili di pressione, l'olio viene pompato nella condotta ❼ fino alla trasmissione e raggiunge, passando per le ruote dentate, infine la coppa dell'olio. Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena della distribuzione ❽ che trasporta l'olio verso l'alto, alla testa cilindri. L'olio del motore raggiunge, passando attraverso il foro ❾, l'albero a camme ❿ e le valvole. La valvola sferica ⓫ impedisce un riflusso dell'olio del motore dalla coppa dell'olio all'interno del carter albero a gomiti.

LUBRIFICATION SX, SUPER COMPETITION

Circuit d'huile (SX, SC)

A travers la crépine ❸, la pompe ❶ puise l'huile qui passe devant la soupape de dérivation ❷. Après la crépine, un conduit mène au gicleur ❹ où l'huile est envoyée sur le roulement de pied de bielle et le fond du piston. L'autre conduit achemine le flux principal d'huile au micro-filtre ❺ qui retient les plus fines impuretés. L'huile purifiée est alors pompée par un conduit du carter d'embrayage dans le villebrequin vers la tête de bielle ❻ pour descendre jusqu'au bas carter. En raison de la pression changeante, l'huile est amenée à l'engrenage par un conduit ❼, puis au carter par les engrenages. La chaîne de distribution ❽ plange dans le carter et remonte l'huile à la tête de cylindre. L'huile parvient à l'arbre à cames ❿ et aux soupapes par l'alésage ❾. La soupape à bille ⓫ empêche l'huile du moteur de refluer du carter dans la chambre du vilebrequin.

Cambio dell'olio del motore (SX, SC)*

Il cambio dell'olio del motore deve essere effettuato in condizioni di motore ancora caldo.

⚠ ATTENZIONE ⚠

IL MOTORE IN FUNZIONE E L'OLIO CHE SI TROVA AL SUO INTERNO SONO MOLTO CALDI - FARE ATTENZIONE A NON USTIONARSI.

Appoggiare la motocicletta su una superficie orizzontale. Rimuovere le due viti di chiusura (❶ e ❷) e far defluire l'olio in un recipiente.

! AVVERTIMENTO !

LA VITE DI CHIUSURA Ⓐ COLLOCA A VICINO ALLA SPORGENZA DELL'INCASTELLATURA NON DEVE ESSERE TOLTA, POICHÉ SI TRATTA IN QUESTO CASO DEL BY-.PASS.

Pulire a fondo tutte e tre le viti di chiusura con petrolio e con aria compressa al fine di eliminare i residui d'abrasione metallica. Dopo aver fatto scaricare tutto l'olio, pulire le superfici di tenuta e montare le viti di chiusura con le guarnizioni. Stringere le vite di chiusura ❶ a 50 Nm e la vite di chiusura ❷ a 20 Nm.
Togliere la astina livello olio sul cappello della frizione e versare 1,5 litri olio per motori. Scaldare il motore, controllare il livello dell'olio motore e riempirlo fini alla marcatura MAX. Infine verificare la tenuta del sistema dell'olio.

*Changing the engine oil (SX, SC, RXC)**

The engine oil change is to be carried out when the engine is still warm.

⚠ WARNING ⚠

AN ENGINE HAVING BEEN RUN WARM, AND THE ENGINE OIL IN IT ARE VERY HOT - DO NOT BURN YOURSELF.

Place the motorbike on a horizontal surface. Remove the two plugs (❶ and ❷), and drain oil into a container.

! CAUTION !

THE SCREW PLUG Ⓐ MUST NOT BE REMOVED, THIS IS PART OF THE BY-PASS VALVE.

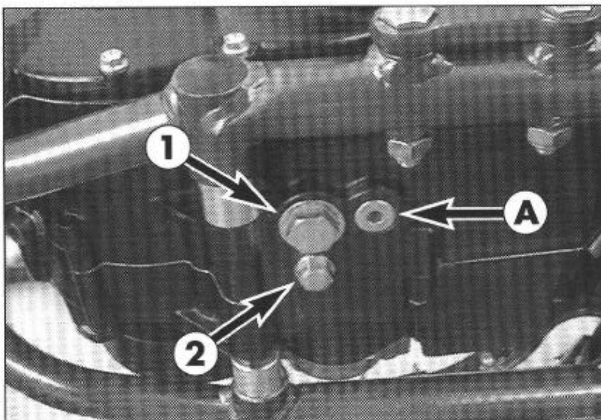
Clean the screw plugs thoroughly with a fireproof solvent and compressed air, in order to remove the metal abrasion. After all the oil has drained through, clean raised and flat faces and install screw plugs with seals. Tighten plug ❶ with 50 Nm (37 ft.lb)and plug ❷ with 20 Nm (15ft.lb).
Remove oil dipstick on the clutch cover and fill with 1.5 litre engine oil.
Warm up engine, check engine oil level and refill up to the marking MAX. Finally check the oil system for leaks.

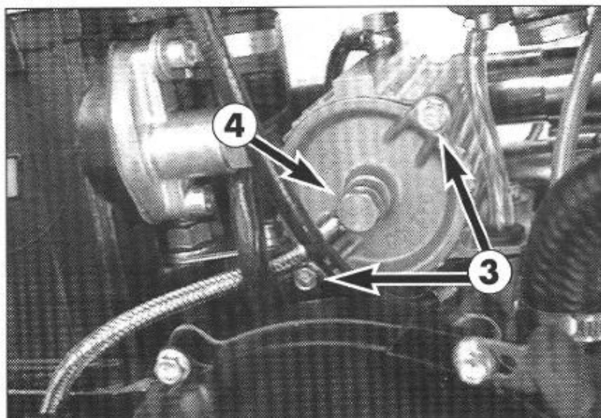
Microfilter wechseln und entlüften (SX, SC)*

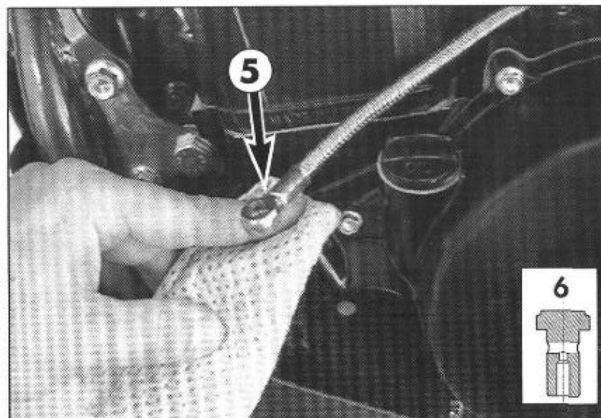
Microfilter im Zuge eines Motorölwechsels tauschen. Dazu Sechskantschrauben ❸ entfernen und Microfilterdeckel ❹ abnehmen. Microfilter entfernen, Teile reinigen und O-Ring am Microfilterdeckel auf Beschädigungen prüfen. Neuen Microfilter vor der Montage in reinem Motoröl tränken. Microfilter in das Filtergehäuse stecken, O-Ring leicht fetten und Microfilterdeckel montieren.
Damit alle Schmierstellen möglichst schnell mit Motoröl versorgt werden, muß der Mikrofilter entlüftet werden. Dazu Motoröl einfüllen und die Düsenschraube ❺ der Ölleitung am Kupplungsdeckel entfernen. Motor starten und Bohrung am Kupplungsdeckel mit einem Tuch verschließen. Motor mit Leerlaufdrehzahl laufen lassen, bis an der Ölleitung ❺ Öl austritt. Motor abstellen, Dichtringe und Düsenschraube montieren. Düsenschraube mit 10 Nm festziehen und auf Dichtheit prüfen.

*Changing and bleeding the microfilter (SX, SC, RXC)**

Replace the microfilter while changing the engine oil. To do so, remove hexagon screws ❸ and take off the microfilter cover ❹. Remove the microfilter, clean its parts and check the O-ring on the microfilter lid for signs of damage. Before installing the new micro filter, soak it in clean engine oil. Place a new microfilter in the filter housing, apply a thin layer of grease to the O-ring and mount the microfilter cover.
It is necessary to bleed the micro filter so that all friction areas can be quickly supplied with engine oil. To do this, fill with oil and remove the jet screw ❺ from the oil line on the clutch cover. Start the engine and close off the oil filler hole on the clutch cover with a rag. Allow the engine to run at idle until oil runs out of the oil line ❺. Turn the engine off. Install seal rings and the jet screw. Torque the jet screw to 10 Nm and check for leaks.







*Vidange (SX, SC)**

La vidange est à effectuer moteur chaud.

⚠ ATTENTION ⚠

A LA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT, LE MOTEUR ET SON HUILE SONT TRES CHAUDS. FAIRE ATTENTION DE NE PAS SE BRULER.

Mettre la moto bien d'aplomb. Enlever les deux bouchons (❶ et ❷) et laisser l'huile s'écouler dans un récipient.

! ATTENTION !

NE PAS ENLEVER LE BOUCHON Ⓐ SITUÉ PRES DE LA BOSSE DU CARTER-MOTEUR; IL S'AGIT D'UN BYPASS.
Nettoyer soigneusement les bouchons au pétrole et à l'air comprimé pour enlever les fins déchets métalliques. Après la vidange complète de l'huile, nettoyer les joints et monter les bouchons avec les joints. Serrer le couchon ❶ à 50 Nm et le bouchon ❷ à 20 Nm.
Enlever le jauge a huile sur le carter d'embrayage et remplir 1,5 litre d'huile moteur. Chauffer le moteur, contrôle le niveau d'huile et remplir jusqu'à la marque MAX avec la jauge visé. Contrôler enfin l'étanchéité du système.

Sostituzione e spurgatura del microfiltro (SX, SC)*

Sostituire il microfiltro quando si cambia l'olio del motore. Togliere la vite esagonale ❸ e levare il coperchio del microfiltro ❹. Togliere il microfiltro, pulire i pezzi e controllare se l'anello a O sul coperchio del microfiltro sia danneggiato o meno. Prima del montaggio impregnare il microfiltro nuovo di olio motore puro. Innestare un nuovo microfiltro nell'involucro del filtro, ingrassare leggermente l'anello a O e montare il coperchio del microfiltro.
Per poter trattare il più rapidamente possibile tutti i punti da lubrificare con olio motore, il microfiltro deve essere spurgato. Per fare questo riempire olio motore e togliere la vite del getto ❺ della condotta dell'olio sul cappello della frizione. Avviare il motore e con un panno chiudere il foro sul cappello della frizione. Far marciare il motore al minimo finché fuoriesce olio dalla condotta dell'olio ❺. Spegnere il motore. Montare gli anelli di tenuta e la vite del getto. Serrare la vite del getto a 10 Nm e verificarne la tenuta.

*Changement et purge du micro-filtre à huile (SX, SC)**

Procéder au changement du micro-filtre à huile lors de la vidange. Enlever les vis six-pans ❸ et le couvercle du micro-filtre ❹. Sortir la micro-filtre, nettoyer les pièces et vérifier l'état du joint torique du couvercle. Laisser tremper dans l'huile moteur pure le nouveau micro-filtre avant montage. Enfiler nouvelle micro-filtre dans le boîtier, graisser légèrement le joint torique et remettre le couvercle en place.
Afin que tous les points de lubrification soient alimentés le plus rapidement possible en huile moteur, le micro-filtre doit être purgé. Pour cela, verser de l'huile moteur et enlever la vis du gicleur ❺ de la durite d'huile du carter d'embrayage. Mettre le moteur en marche et obstruer avec un chiffon l'orifice du carter d'embrayage. Faire tourner le moteur au régime de ralenti jusqu'à ce que l'huile déborde de la durite ❺. Arrêter le moteur. Mettre en place les joints et la vis du gicleur. Serrer la vis du gicleur à 10 Nm et vérifier son étanchéité.

ÖLSYSTEM EGS, EXC

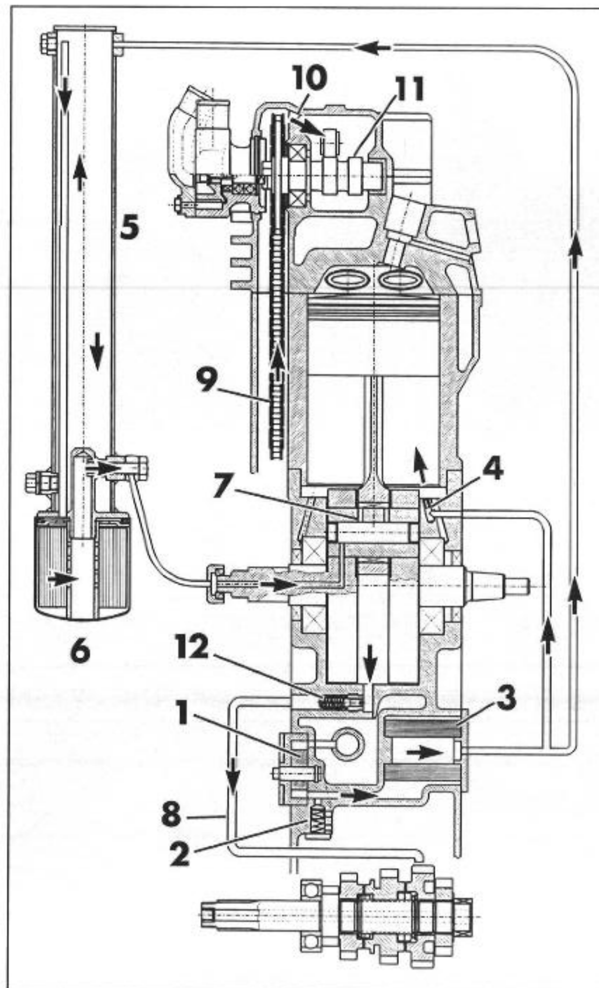
Ölkreislauf (EGS, EXC)

Die Ölpumpe ❶ pumpt das Motoröl vorbei am Bypaßventil ❷ durch den Ölfilter ❸. Nach dem Ölfilter zweigt eine Ölleitung zur Düse ❹ ab, die Motoröl auf das Kolbenbolzenlager und den Kolbenboden spritzt. Die zweite Ölleitung führt den Hauptölstrom in das Rahmen-Brustrohr ❺, wo das Motoröl abgekühlt wird. Danach durchläuft das Motoröl den Feinfilter ❻, der auch die feinsten Verunreinigungen herausfiltert. Das gereinigte Motoröl wird über eine Ölleitung und den Kupplungsdeckel in die Kurbelwelle zum Pleuellager ❼ gepumpt und läuft in das Kurbelgehäuse ab. Durch die wechselnden Druckverhältnisse wird das Öl über die Leitung ❽ zum Getriebe geführt und gelangt über die Zahnräder in den Ölsumpf. In den Ölsumpf taucht auch die Steuerkette ❾ ein und nimmt Motoröl mit nach oben, zum Zylinderkopf. Durch die Bohrung ❿ gelangt das Motoröl zur Nockenwelle ⓫ und den Ventilen. Das Kugelventil ⓬ verhindert, daß Motoröl aus dem Ölsumpf in den Kurbelraum zurückfließt.

OILSYSTEM EGS

Oil circuit (EGS)

The oil pump ❶ pumps the engine oil past the by-pass valve ❷ through the oil filter ❸. After the oil filter, an oil lead branches off to a jet ❹ which sprays engine oil onto the piston pin bearing and piston head. The second oil lead takes the main flow of oil into the front pipe of the frame ❺, where the engine oil is cooled down. Afterwards the engine oil runs through the microfilter ❻, which filters out even the finest impurities. The cleaned engine oil is pumped through the oil lead and the clutch cover into the crankshaft to the connecting rod bearing ❼ and drips into the crankcase. By means of the changing pressure relationship the oil is pushed through the lead ❽ to the gears and reaches the oil sump through the gear wheels. The control chain ❾ is also immersed and passes the engine oil to the top, to the cylinder head. Through the bore hole ❿ the engine oil reaches the camshaft ⓫ and the valves. The ball valve ⓬ prevents engine oil from running from the oil sump back into the crankcase.



SISTEMA OLIO EGS

Circuito del'olio (EGS)

La pompa dell'olio ❶ pompa l'olio del motore, facendolo passere per il by-pass ❷, attraverso il filtro dell'olio ❸. Dopo il filtro dell'olio, la condotta dell'olio si biforca verso l'ugello ❹ che spruzza l'olio del motore sulla bussola del piede di biella e sul cielo dello stantuffo. La seconda condotta conduce invece il flusso principale dell'olio nel tubo di petto del telaio ❺ dove l'olio del motore viene raffreddato. Dopodiclé, l'olio del motore passa attraverso il filtro fino ❻, il quale è in grado a filtrare anche le impurità più piccole. L'olio del motore cosi depurato viene pompato, lungo una condotta dell'olio e per il cappello della frizione, nell'albero a gomiti fino al cuscinetto di biella ❼ per scorrere infine nel carter. Grazie ai rapporti variabili di pressione, l'olio viene pompato nella condotta ❽ fino alla trasmissione e raggiunge, passando per le ruote dentate, infine la coppa dell'olio. Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena della distribuzione ❾ che trasporta l'olio verso l'alto, alla testa cilindri. L'olio del motore raggiunge, passando attraverso il foro ❿, l'albero a camme ⓫ e le valvole. La valvola sferica ⓬ impedisce un riflusso dell'olio del motore dalla coppa dell'olio all'interno del carter albero a gomiti.

LUBRIFICATION EGS

Circuit d'huile (EGS)

A travers la crépine ❸, la pompe ❶ puise l'huile qui passe devant la soupape de dérivation ❷. Après la crépine, un conduit mène au gicleur ❹ où l'huile est envoyée sur le roulement de pied de bielle et le fond du piston. L'autre conduit achemine le flux principal d'huile au tube du chassis ❺ où elle est refroidie. L'huile est ensuite amenée au fin-filtre ❻ qui retient les plus fines impuretés. L'huile purifiée est alors pompée par un conduit du carter d'embrayage dans le villebrequin vers la tète de bielle ❼ pour descendre jusqu'au bas carter. En raison de la pression changeante, l'huile est amenée à l'engrenage par un conduit ❽, puis au carter par les engrenages. La chaîne de distribution ❾ plange dans le carter et remonte l'huile à la tête de cylindre. L'huile parvient à l'arbre à cames ⓫ et aux soupapes par l'alésage ❿. La soupape à bille ⓬ empêche l'huile du moteur de refluer du carter dans la chambre du vilebrequin.

Motoröl wechseln (EXC, EGS)*

HINWEIS: Zur besseren Kühlung des Motoröles ist das Brustrohr des Rahmens in den Ölkreislauf integriert. Bei einem Ölwechsel ist daher auch das Motoröl aus dem Brustrohr abzulassen.
Der Motorölwechsel ist bei betriebswarmem Motor vorzunehmen.

 **ACHTUNG** 

EIN BETRIEBSWARMER MOTOR UND DAS DARIN BEFINDLICHE MOTORÖL SIND SEHR HEIß – VERBRENNEN SIE SICH NICHT.

Motorrad auf waagrechter Fläche abstellen. Die beiden Verschlußschrauben (❶ und ❷) entfernen und Öl in ein Gefäß ablaufen lassen. Abdeckung abnehmen und Verschlußschraube ❸ am unteren Ende des Brustrohres ebenfalls entfernen und Öl abfließen lassen.

 **VORSICHT** 

DIE VERSCHLUßSCHRAUBE Ⓐ DARF NICHT ENTFERNT WERDEN, ES HANDELT SICH HIERBEI UM DAS BYPAßVENTIL.

Verschlußschrauben gründlich mit Petroleum und Druckluft reinigen, um den Metallabrieb zu entfernen. Nachdem das Öl zur Gänze abgelaufen ist, *Dichtflächen reinigen und Verschlußschrauben mit Dichtungen montieren.* Verschlußschraube ❶ mit 50 Nm und Verschlußschraube ❷ und ❸ mit 20 Nm festziehen.

Ölmeßstab am Kupplungsdeckel entfernen, 2,0 Liter Motoröl einfüllen und Verschlußschraube wieder montieren.

 **VORSICHT** 

WENN DAS MOTORÖL AUS DEM RAHMEN-BRUSTROHR ABGELASSEN WURDE, IST DAS ÖLSYSTEM ZU ENTLÜFTEN !

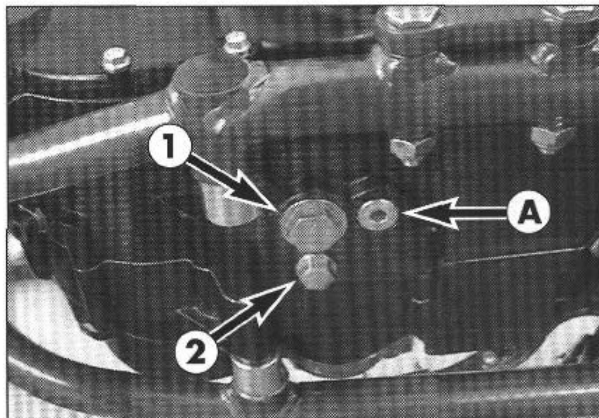
Damit die Luft aus dem Rahmenbrustrohr entweichen kann, die Verschlußschraube ❹ neben dem Steuerkopf entfernen, Motor starten und so lange im Leerlauf laufen lassen (1-2 Minuten), bis an der Bohrung Ⓑ Öl austritt. Sobald Öl austritt, Motor abstellen und Verschlußschraube mit Dichtung montieren.

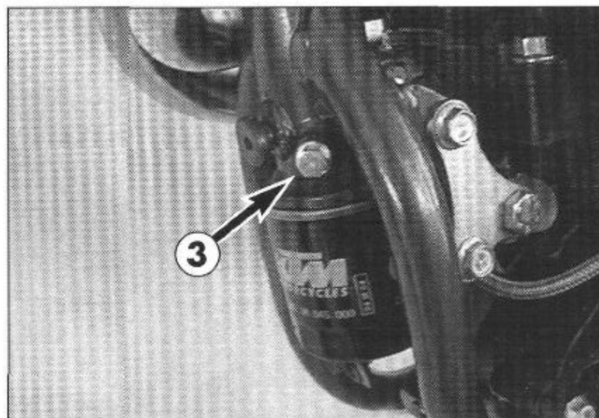
 **VORSICHT** 

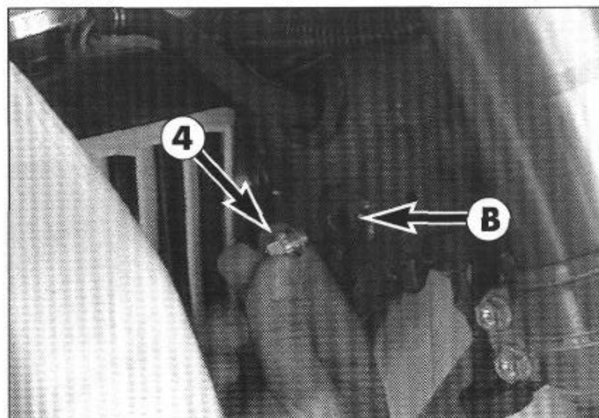
MOTOR WÄHREND DES ENTLÜFTENS KEINESFALLS HOCHDREHEN, WEIL NOCH NICHT ALLE SCHMIERSTELLEN MIT GENÜGEND ÖL VERSORGT WERDEN.

Motor warmfahren, Motorölstand kontrollieren und bis zur MAX Markierung auffüllen. Abschließend Ölsystem auf Dichtheit prüfen.

HINWEIS: Entsorgen Sie das Altöl ordnungsgemäß! Altöl keinesfalls in die Kanalisation oder in die Natur schütten. 1 Liter Öl verschmutzt 1.000.000 Liter Wasser.







Cambio dell'olio del motore (EGS)*

INDICAZIONE: Per ottenere un raffreddamento migliore dell'olio del motore, il tubo di petto del telaio è integrato nel circuito dell'olio. Quando si sostituisce. L'olio si deve perciò scaricare anche l'olio che si trova nel tubo di petto.
Il cambio dell'olio del motore deve essere effettuato in condizioni di motore ancora caldo.

 **ATTENZIONE** 

IL MOTORE IN FUNZIONE E L'OLIO CHE SI TROVA AL SUO INTERNO SONO MOLTO CALDI - FARE ATTENZIONE A NON USTIONARSI.

Appoggiare la motocicletta su una superficie orizzontale. Rimuovere le due viti di chiusura (❶ e ❷) e far defluire l'olio in un recipiente. Rimuovere la protezione, quindi la vite di chiusura ❸ all'estremità inferiore del tubo di petto e far defluire l'olio.

 **AVVERTIMENTO** 

LA VITE DI CHIUSURA Ⓐ COLLOCA A VICINO ALLA SPORGENZA DELL'INCASTELLATURA NON DEVE ESSERE TOLTA, POICHÉ SI TRATTA IN QUESTO CASO DEL BY-.PASS.

Pulire a fondo tutte e tre le viti di chiusura con petrolio e con aria compressa al fine di eliminare i residui d'abrasione metallica. Dopo aver fatto scaricare tutto l'olio, pulire le superfici di tenuta e *montare le viti di* chiusura con le guarnizioni. Stringere la vite di chiusura ❶ a 50 Nm e la vite di chiusura ❷ e ❸ a 20 Nm.
Rimuovere la astina livello olio del cappello della frizione, immettere 2,0 litri di olio per motore e rimontare la vite di chiusura.

 **AVVERTIMENTO** 

DOPO AVER FATTO DEFLUIRE L'OLIO DAL TUBO DI PETTO DEL TELAIO SPURGO IL SISTEMA DELL'OLIO!

Onde consentire la fuoriuscita dell'aria dal tubo di petto del telaio, rimuovere la vite di chiusura ❹ accanto alla testa del manubrio, avviare il motore e lasciarlo al minimo (1-2 minuti), finché dal foro Ⓑ inizia a fuoriuscire dell'olio, spegnere il motore e rimontare la vite di chiusura con la guarnizione.

 **AVVERTIMENTO** 

EVITARE ASSOLUTAMENTE DI AUMENTARE IL NUMERO DI GIRI DEL MOTORE DURANTE LA FUORIUSCITA DELL'ARIA, POICHÉ NON TUTTI I PUNTI DI LUBRIFICAZIONE SONO ANCORA APPROVVIGIONATI DELLA QUANTITÀ NECESSARIA DI OLIO.

Scaldare il motore, controllare il livello dell'olio motore e riempirlo fina alla marcatura MAX. Controllare quindi la tenuta del sistema dell'olio.

INDICAZIONE: Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare! Non versate in nessun caso l'olio vecchio nella canalizzazione o nella natura. 1 litro di olio inquina 1,000.000 di litri di acqua.

Changing the engine oil (EGS)*

NOTE: For improved cooling of the engine oil the front pipe of the frame is intergrated into the oil circuit. When changing the oil, the engine oil has also to be drained from the front pipe.
The engine oil change is to be carried out when the engine is still warm.

⚠ WARNING ⚠

AN ENGINE HAVING BEEN RUN WARM, AND THE ENGINE OIL IN IT ARE VERY HOT - DO NOT BURN YOURSELF.

Place the motorcycle on a horizontal surface. Remove the two plugs (❶ and ❷), and drain oil into a container. Remove cover, unscrew plug ❸ at the lower end of the frame tube and drain oil.

! CAUTION !

THE SCREW PLUG Ⓐ NEXT TO THE TOP OF THE CRANKCASE MUST NOT BE REMOVED, THIS IS PART OF THE BY-PASS VALVE.
Clean all 3 screw plugs thoroughly with a fireproof solvent and compressed air, in order to remove the metal abrasion. After all the oil has drained through, clean raised and flat faces and install screw plugs with seals. Tighten plug ❶ with 50 Nm (37 ft.lb) and plug ❷ and ❸ with 20 Nm (15 lb.ft).

Remove oil dipstick on the clutch cover, fill with 2,0 litre engine oil and attach plug again.

! CAUTION !

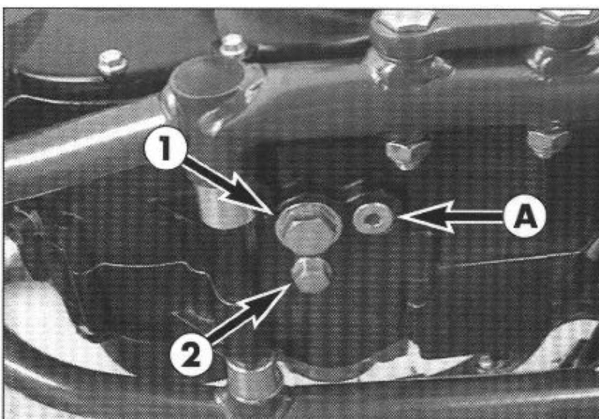
IF THE ENGINE OIL HAS BEEN DRAINED FROM THE FRAME TUBE, YOU MUST BLEED THE OIL SYSTEM!
To allow the air to escape from the frame tube, remove plug ❹ next to the steering head. Start engine and let it run in idle (1-2 minutes) until oil escapes at the bore Ⓑ. As soon as oil starts to escape, turn off the engine, and mount plug together with the seal.

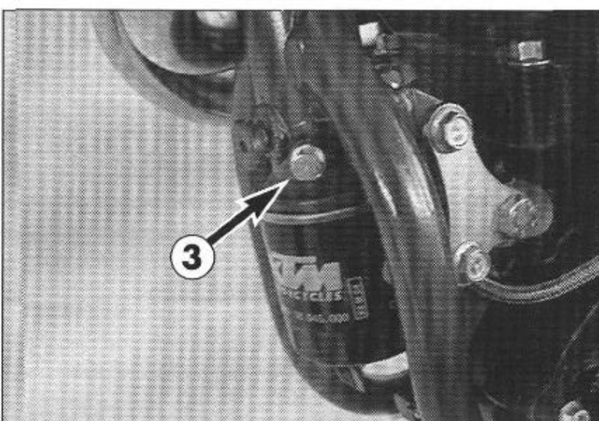
! CAUTION !

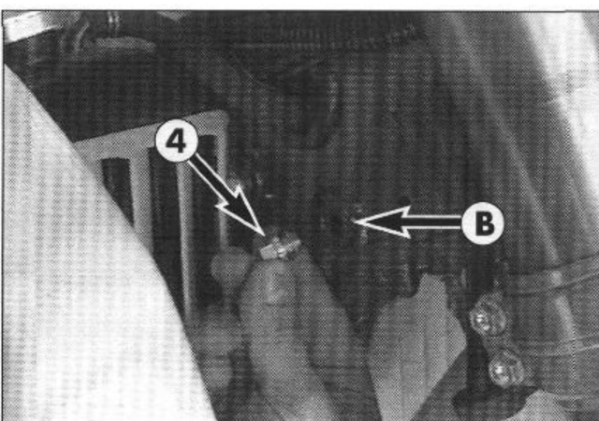
DO NOT REV UP THE ENGINE DURING THE BLEEDING PROCEDURE BECAUSE NOT ALL THE LUBRICATING POINTS WILL ALREADY HAVE BEEN SUPPLIED WITH SUFFICIENT AMOUNTS OF OIL.

Warm up engine, check engine oil level and refill up to the marking MAX. Finally check the oil system for leaks.

NOTE: Dispose of used oil properly! Under no circumstances may used oil be disposed of in the sewage system or in the open countrysize. 1 liter used oil contaminates 1,000.000 liters water.







Vidange (EGS)*

REMARQUE: Pour un meilleur refroidissement de l'huile, le lube du chassis est intégré au circuit d'huile. Lors de la vidange, laisser aussi s'échapper l'huile du conduit.
La vidange est à effectuer moteur chaud.

⚠ ATTENTION ⚠

A LA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT, LE MOTEUR ET SON HUILE SONT TRES CHAUDS. FAIRE ATTENTION DE NE PAS SE BRULER.

Mettre la moto bien à la verticale. Elever les deux bouchons (❶ et ❷) et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Retirer le cache et enlever également le bouchon ❸ au bas du tube frontal de cadre, de manière à ce que l'huile s'écoule.

! ATTENTION !

NE PAS ENLEVER LE BOUCHON Ⓐ SITUÉ PRES DE LA BOSSE DU CARTER-MOTEUR; IL S'AGIT D'UN BYPASS.
Nettoyer soigneusement les 3 bouchons au pétrole et à l'air comprimé pour enlever les fins déchets métalliques. Après la vidange complète de l'huile, nettoyer les joints et monter les bouchons avec les joints. Serrer le bouchon ❶ à 50 Nm et les bouchons ❷ et ❸ à 20 Nm.

Enlever le jauge a huile sur le couvercle d'embrayage. Mettre 2,0 litres d'huile moteur et revisser le bouchon.

! ATTENTION !

LORSQU'ON A VIDANGÉ LE TUBE FRONTAL DU CADRE, IL FAUT ENSUITE PURGER LE CIRCUIT D'HUILE!
Pour que l'air puisse s'échapper du tube, on enlève la vis ❹ près de la colonne de direction. On fait démarrer le moteur et on le laisse tourner au ralenti une à deux minutes, jusqu'à ce que de l'huile sorte par le trou de vis Ⓑ. Dès que l'huile sort, arrêter le moteur et remettre la vis avec un joint.

! ATTENTION !

NE PAS FAIRE MONTER LE MOTEUR EN RÉGIME DURANT LA PURGE CAR L'HUILE N'EST PAS ENCORE SUFFISAMMENT DISTRIBUÉE PARTOUT.

Chauffer le moteur, contrôle le niveau d'huile et remplir jusqu'à la marque MAX avec la jauge visé. Contrôler enfin l'étanchéité du système.

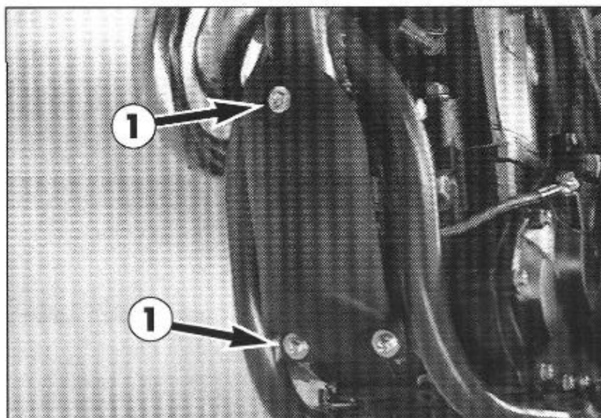
REMARQUE: Débarrassez-vous de la vieille huile en respectant l'environnement! En aucun cas ne la jeter à l'égout ou en pleine nature. 1 litre d'huile pollue un million de litres d'eau.

Feinfilter wechseln (EGS, EXC)*

Der Feinfilter sollte im Zuge eines Ölwechsels erneuert werden.
Dazu die 3 Schrauben lösen und die Abdeckung ❶ abnehmen. Feinfilter mit einem Ölfilterschlüssel lösen, mit der Hand abschrauben und Motoröl aus dem Brustrohr des Rahmens ablaufen lassen.
Dichtfläche am Brustrohr ❷ reinigen, neuen Feinfilter mit Motoröl füllen und Gummidichtung ❸ ölen. Feinfilter montieren und mit der bloßen Hand fest anziehen.
Motor starten, Ölsystem entlüften (siehe Motoröl wechseln) und Feinfilter auf Dichtheit prüfen.

! VORSICHT !

VERWENDEN SIE NUR ORIGINAL KTM FEINFILTER. BEI VERWENDUNG ANDERER FILTER KANN DER MOTOR BESCHÄDIGT WERDEN.



Sostituzione filtro a maglia fine (a vite) (EGS)*

Quando si opera il cambio dell'olio va ripristinato anche il filtro a maglia fine.
Svitare le tre viti e rimuovere la copertura ❶. Sbloccare il filtro a maglia fine con una chiave per filtri dell'olio, svitarle con manualmente e far defluire l'olio per motori dal tubo di petto del telaio.
Pulire la superficie di tenuta del tubo di petto ❷, riempire un filtro a maglia fine nuovo di olio per motori ed oliare la guarnizione in gomma ❸. Montare il filtro a maglia fine e stiringerlo manualmente.
Avviare il motore, disareare il sistema dell'olio (vedi Cambio olio motore) e verificare la tenuta del filtro a maglia fine.

! AVVERTIMENTO !

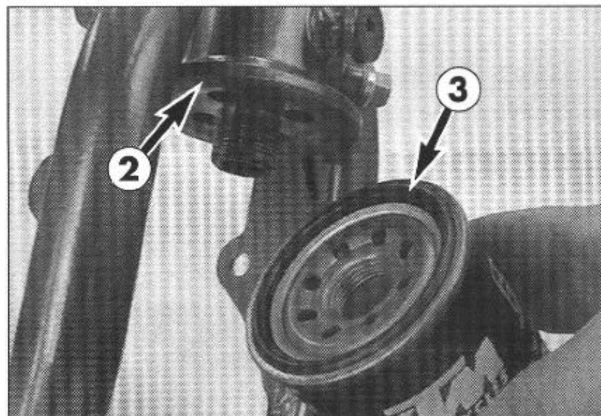
SI RACCOMANDA DI IMPIEGARE ESCLUSIVAMENTE FILTRI A MAGLIA FINE KTM ORIGINALI. L'IMPIEGO DI FILTRI DIVERSI PUO PROVOCARE DANNI AL MOTORE.

*Changing the fine screen filter (EGS)**

Replace the fine screen filter when changing the engine oil. To do so, loosen the three screws and remove the cover ❶. Loosen the fine screen filter with an oil filter wrench; you will be able to unscrew it the rest of the way with your bare hand. Let engine oil flow out of the main frame tube.
Clean sealing surfaces on the frame tube ❷, fill new fine screen filter with engine oil, and oil rubber seal ❸. Replace fine screen filter and screw it back in place, your bare hand will do. Start motor, bleed oil system (see Changing the Engine Oil) and make sure fine screen filter does not leak.

! CAUTION !

USE ONLY ORIGINAL KTM FINE SCREEN FILTERS. USING ANOTHER FILTER BRAND CAN RESULT IN DAMAGE TO THE ENGINE.



*Remplacement du filtre fin (cartouche vissée) (EGS)**

La cartouche filtrante doit être remplacée lors de la vidange. Enlever les 3 vis et retirer le cache ❶. Débloquer la cartouche avec un outil spécial et la dévisser à la main. Laisser l'huile s'écouler du tube frontal.
Nettoyer la portée sur le tube ❷, remplir la cartouche d'huile moteur et huiler le joint en caoutchouc ❸. Monter la cartouche et la serrer à la main.
Faire démarrer le moteur, purger le circuit (cf. vidange) et vérifier l'étanchéité du joint de la cartouche.

! ATTENTION !

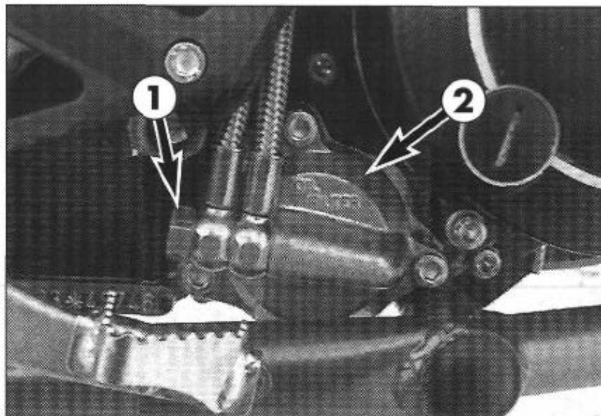
UTILISER SEULEMENT UNE CARTOUCHE FILTRANTE KTM D'ORIGINE. L'EMPLOI D'UNE AUTRE CARTOUCHE PEUT PROVOQUER DES DÉGATS AU MOTEUR.

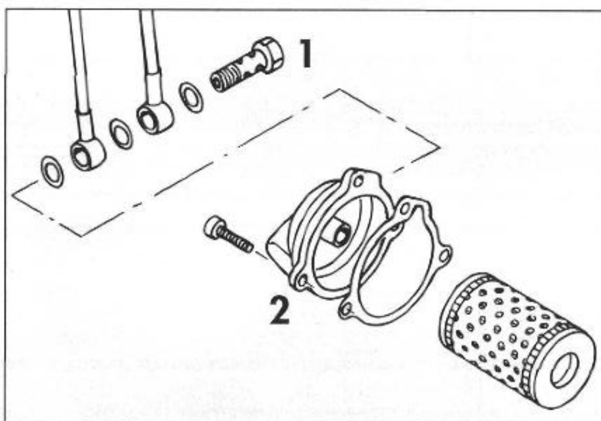
Ölfilter wechseln*

Ölfilter im Zuge eines Motorölwechsels tauschen. Fußbremshebel betätigen und einen Schraubenzieher oder ähnliches zwischen Fußbremshebel und Anschlagrolle stecken, damit der Ölfilterdeckel besser zugänglich ist. Hohlschraube ❶ und die 3 Innensechskantschrauben entfernen. Ölfilterdeckel ❷ vorsichtig abnehmen und Ölfilter entfernen. Filtergehäuse, Ölfilterdeckel und Dichtflächen reinigen und Ölkanal im Ölfilterdeckel auf freien Durchgang prüfen.
Neuen Ölfilter mit der Gummidichtung auf den Anschluß im Ölfilterdeckel stecken, neue Dichtung auflegen und Ölfilterdeckel montieren. Hohlschraube mit Dichtungen montieren. Motor starten und Ölsystem auf Dichtheit prüfen.

*Changing oil filter **

Replace the oil filter when changing the engine oil. Press the foot brake lever and place a screwdriver or similar between foot brake lever and stopper roll so that the oil filter cover is more accessible. Remove hollow screw ❶ and the three allen head screws. Remove oil filter cover ❷ and oil filter. Clean filter case, oil filter cover, and sealing surfaces. Check oil chanel in oil filter cover if clogged.
Fit new oil filter with rubber gasket on the fitting in oil filter cover. Mount oil filter cover with new gasket. Mount hollow screw with seal rings. Start engine and check oil system for leakage.





Cambio del filtro dell'olio*

Cambiare il filtro dell'olio in occasione del cambio dell'olio motore. Azionare la leva del freno a pedale e inserire un cacciavite o simile tra la leva del freno a pedale ed il rullo di punteria, in modo da migliorare l'accesso al coperchio del filtro dell'olio. Rimuovere la vite cava ❶ e la 3 viti ad esagone incassato. Rimuovere con cautela il coperchio del filtro dell'olio ❷ e il filtro del olio. Pulire il contenitore del filtro, il coperchio del filtro dell'olio e le superfici di tenuta e controllare il libero passaggio del canale dell'olio nel coperchio del filtro dell'olio.
Inserire un nuovo filtro olio con la guarnizione di gomma sul raccordo nel coperchio del filtro olio, applicare una nuova guarnizione e montare il coperchio del filtro olio. Montare le viti cave con le relative guarnizioni. Avviare il motore e controllare la tenuta stagna del sistema olio.

*Changement du filtre à huile **

Remplacer le filtre à huile à l'occasion d'une vidange. Appuyer sur la pédale de frein et mettre un tournevis ou une tige entre cette pédale et la butée cylindrique afin de ne pas être gêné pour dévisser le couvercle du filtre. Retirer la vis percée ❶ et les 3 vis six-pans creux. Enlever avec précaution le couvercle ❷ et la cartouche du filtre. Nettoyer le boîtier, le couvercle et les plans de joint. Vérifier que le passage d'huile dans le couvercle n'est pas bouché.
Enfiler une nouvelle cartouche sur le couvercle avec le joint caoutchauc contre ce dernier. Mettre un nouveau joint et remonter le couvercle. Remettre la vis percée. Mettre de l'huile dans le moteur, le faire démarrer et vérifier l'étanchéité.

FEHLERSUCHE

Wenn Sie die vorgeschriebenen Wartungsarbeiten an Ihrem Motorrad durchführen lassen, sind Störungen kaum zu erwarten. Sollte dennoch ein Fehler auftreten, empfehlen wir Ihnen, zur Fehlerlokalisierung nach der Fehlersuchtabelle vorzugehen.
Wir weisen aber darauf hin, daß viele Arbeiten nicht selbst durchgeführt werden können. Im Zweifelsfall wenden Sie sich bitte an einen KTM-Händler.

STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Motor springt nicht an	Bedienungsfehler	Zündung einschalten, Kurzschlußschalter am Gasdrehgriff in Stellung RUN bringen, Kraftstoffhahn öffnen, Kraftstoff tanken, Choke bzw. Heißstarteinrichtung nicht betätigt, Starthinweise beachten (siehe Fahranleitung)
	Kraftstoffzufuhr unterbrochen	Kraftstoffhahn schließen, Kraftstoffschlauch am Vergaser lösen, in ein Gefäß leiten und Kraftstoffhahn öffnen, – tritt Kraftstoff aus, ist der Vergaser zu reinigen – tritt kein Kraftstoff aus, ist die Tankentlüftung zu überprüfen, bzw. der Kraftstoffhahn zu reinigen
	Motor abgesoffen	Vorgangsweise siehe Fahranleitung
	Zündkerze verrußt oder naß	Zündkerze reinigen bzw. erneuern
	Elektrodenabstand zu groß	Elektrodenabstand auf 0,6 mm einstellen
	Zündkerzenstecker oder Zündkerze defekt	Zündkerze ausbauen, Zündkabel anschließen, Zündkerze an Masse (blanke Stelle am Motor) halten und Kickstarter betätigen, dabei muß an der Zündkerze ein starker Funke entstehen – wenn kein Funke entsteht, Kerzenstecker vom Zündkabel lösen, etwa 5 mm von Masse entfernt halten und Kickstarter betätigen – wenn jetzt ein Funke entsteht, ist der Zündkerzenstecker zu erneuern – wenn kein Funke entsteht, Zündanlage überprüfen lassen
	Steckverbinder vom Generator zur Zündspule oxydiert	Kraftstofftank abnehmen, Steckverbinder reinigen und mit Kontaktspray behandeln
	Kurzschlußkabel im Kabelstrang aufgescheuert, Zündschloß, Kurzschlußschalter oder Kurzschlußtaster defekt	Kraftstofftank abnehmen, blau/schwarzes Kabel vom orangen Kabel der Zündspule abziehen und Zündfunken prüfen - wenn ein Funke entsteht, Fehler im Kurzschlußstromkreis suchen
	Wasser im Kurzschlußschalter	2-pol. Stecker unter der Scheinwerfermaske abziehen, Kurzschlußschalter mit Kontaktspray behandeln

STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Motor springt nicht an	Wasser im Vergaser bzw. Düsen verstopft	Vergaser ausbauen und reinigen
	Vergaser sitzt nicht richtig am Ansaugflansch	Vergaser auf korrekten Sitz prüfen
Motor hat keinen Leerlauf	Leerlaufdüse verstopft	Vergaser zerlegen und Düsen reinigen
	Einstellschrauben am Vergaser verdreht	Vergaser einstellen lassen
	Zündanlage defekt	Zündanlage prüfen lassen
Motor dreht nicht hoch	Vergaser läuft über, weil Schwimmernadel verschmutz oder abgenützt ist	Vergaser zerlegen und auf Verschleiß prüfen
	lockere Vergaserdüsen	Düsen festziehen
	elektronische Zündverstellung defekt	Zündanlage überprüfen lassen
Motor hat zu wenig Leistung	Kraftstoffzufuhr teilweise unterbrochen oder Vergaser verschmutzt	Kraftstoffsystem und Vergaser reinigen und überprüfen
	Schwimmer undicht oder kein Axialspiel	Schwimmer erneuern oder abschleifen
	Luftfilter stark verschmutzt	Luftfilter reinigen bzw erneuern
	Auspuffanlage undicht oder deformiert	Auspuffanlage auf Beschädigungen prüfen, Glasfasergarn im Schalldämpfer erneuern
	Ventilspiel zu gering	Ventilspiel einstellen
	Kompressionsverlust durch zu knapp eingestellten Deko	Dekompressorseilzug einstellen
	elektronische Zündverstellung defekt	Zündanlage überprüfen lassen
Motor setzt aus oderpatscht in den Vergaser	Kraftstoffmangel	Kraftstoffsystem und Vergaser reinigen und überprüfen
	Motor saugt Falschluft an	Ansaugflansch und Vergaser auf festen Sitz prüfen

STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Motor wird übermäßig heiß, Temperatur-Kontrollampe leuchtet auf	zu wenig Kühlflüssigkeit im Kühlsystem	Kühlflüssigkeit nachfüllen (siehe Wartungsarbeiten), Kühlsystem auf Dichtheit prüfen
	zu wenig Fahrtwind (SX, SC)	zügig weiterfahren
	Lüfter, Sicherung des Lüfters oder Thermoschalter defekt (EXC, EGS)	Sicherung prüfen, Thermoschalter überbrücken, Kühlflüssigkeitsstand überprüfen
	Kühlerlamellen stark verschmutzt	Kühlerlamellen mit Wasserstrahl reinigen
	Schaumbildung im Kühlsystem	Kühlflüssigkeit erneuern, Marken-Frostschutzmittel verwenden
	geknickter Kühlerschlauch	Kühlerschlauch kürzen bzw. erneuern
	Thermostat defekt	*Thermostat* ausbauen und überprüfen lassen (Öffnungstemperatur 70°C) bzw erneuern
hoher Ölverbrauch	geknickter Getriebe-Entlüftungsschlauch	Entlüftungsschlauch knickfrei verlegen bzw erneuern
	Motorölstand zu hoch	Motorölstand bei betriebswarmem Motor prüfen und nötigenfalls berichtigen
	zu dünnflüssiges Motoröl (Viskosität)	dickflüssigeres Motoröl verwenden, beachten Sie das Kapitel „Motoröl"
alle eingeschalteten Lampen durchgebrannt	Kondensator oder Spannungsregler defekt	rechte Seitenverkleidung abnehmen und Anschlüsse kontrollieren, Kondensator und Spannungsregler prüfen lassen
Begrenzungslicht leuchtet nicht (nur bei Ausführung mit Batterie)	Sicherung durchgeschmolzen	Sitzbank abnehmen und Sicherung erneuern

If you let the specified maintenance work on your motorcycle be carried out, disturbances can hardly be expected. Should an error occur nevertheless, we advise you to use the trouble shooting chart in order to find the cause of error.
We would like to point out that many operations cannot be performed by oneself. In case of uncertainty, please contact a KTM-dealer.

TROUBLE	CAUSE	REMEDY
Engine will not start	Operating error	Switch on ignition. Put short circuit switch into RUN-position at gas handle, open up fuel cock, tank fuel, do not use choke i.e. the hotstart device. Pay attention to starting off information (see driving instructions).
	Fuel supply interrupted	Close fuel cock, loosen fuel hose at carburettor, lead into a basin and open fuel cock, – if fuel leaks out, clean carburettor – if no fuel leaks out, check tank ventilation, i.e. clean fuel cock
	Flooded engine	See driving instructions
	Sooty or wet spark plug	Clean or replace spark plug
	Electrode gap too large	Adjust spark plug elektrode gap to 0,6 mm
	Spark plug connector or spark plug faulty	Dismount spark plug, connect ignition cable, hold to ground (blank place on engine) and actuate kickstarter, a strong spark must be produced at the spark plug – If no spark is produced, loosen spark plug cap from ignition cable, hold about 5 mm from ground and actuate kickstarter – If a spark now occurs, replace spark plug cap – If no spark is produced, control ignition system
	If connector oxidates from generator to ignition coil	Remove fuel tank, clean connector and treat with contact spray
	Short circuit cable scored in wiring harness, ignition lock, short circuit switch or short circuit button faulty	Remove fuel tank, draw off blue/black cable from orange cable of ignition coil and check spark. - If a spark is produced, seek fault in short circuit current
	Water in short circuit switch	Remove 2-pole connector located underneath the headlight mask, treat short circuit switch with contact spray
Engine will not start	Water in carburettor or jets blocked	Dismount and clean carburettor
	Carburettor does not fit in properly at intake flange	Check if carburettor is fitted in correctly
Engine will not idle	Idling jet blocked	Dismount carburettor and clean jets
	Adjusting screws on carburettor uncorrect adjusted	Adjust carburettor
	Ignition system faulty	Have ignition system checked
Engine does not rev high	Carburettor fuel level too high because float needle valve is dirty or worn out	Dismount carburettor and check if worn out
	Loose carburettor jets	Tighten jets
	Electronical ignition timing faulty	Have ignition system checked
Engine will not reach full power	Fuel supply partically interrupted or carburettor dirty	Clean and check fuel system as well as carburettor
	float is not tight, or no axial play	replace or abrade the float
	Air filter very dirty	Clean or replace air filter
	Exhaust leaking or blocked	Check if exhaust is damaged, replace glas fibre yarn in exhaust silencer
	Valve gap to small	Adjust valve gap
	Loss of compression because decompressor has no play	Check setting of the decompression cable
	Electronical ignition timing faulty	Have ignition system checked
Engine stops or splutters in carburettor	Insuffient fuel	Clean and check fuel system and carburettor
	Engine takes air out of control	Check intake flange and carburettor if firmly setted

TROUBLE	CAUSE	REMEDY
Engine gets to hot, Temperature control lamp lights up	*Insufficient cooling liquid*	*Refill cooling liquid (see maintenace work), check cooling system for leaks*
	Not enough air stream (SX, SC, RXC, EGS Australia)	*Drive on briskly*
	Defect of cooling fan, fuse of cooling fan, or thermostatic switch (EGS)	*Check fuse, bypass thermostatic switch, check coolant level*
	Radiator very dirty	*Clean radiator with water jet*
	Foam formation in cooling hose	*Replace cooling liquid, use antifreezer with brand name*
	Bent cooling hose	*Shorten or replace cooling hose*
	Thermostat defective	*Dismount and check thermostat (opening temperature 70°C (158°F) or replace it*
High oil consumption	*Buckling gearing ventilation hose*	*Dislocate i.e. replace non-buckling vetilation hose*
	Engine oil level too high	*Check engine oil level when the engine is warm; correct if necessary*
	Motor oil too thin (viscosity)	*Use thicker engine oil; see chapter „Engine oil"*
All switched on lamps blown out	*Capacitor or voltage regulator faulty*	*Remove right side cover and control connections. Have capacitor and voltage regulator checked*
Parking light does not shine (only models with battery)	*Fuse melted*	*Remove seat and replace fuse*

DIAGNOSI DEI DIFETTI

Se fate eseguire sulla Vostra motocicletta i lavori di manutenzione previsti difficilmente si verificheranno dei guasti. Nel caso in cui tuttavia dovessero presentarsi eventuali difetti, Vi raccomandiamo di ricercare nella seguente tabella il difetto che vi riguarda.
Vi facciamo perï notare che molti lavori non possono essere eseguiti senza l'aiuto di tecnici. Nel caso in cui abbiate dei dubbi, Vi raccomandiamo di rivolgervi ad un rivenditore di KTM.

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non s'avvia	Errore di comando	Mettere in circuito l'accensione, portare l'interruttore del corto circuito che si trova sulla manopola del gas in posizione RUN, aprire il rubinetto del carburante, fare il pieno di carburante, non azionare nè l'aria nè il dispositivo di avviamento a temperatura molto elevante, osservare le indicazioni di avviamento (vedere le apposite istruzioni per l'uso)
	Conduttura del carburante intasata	Chiudere il rubinetto del carburante, staccare il tubo del carburante dal carburatore e metterlo dentro un recipiente, aprire adesso il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca il carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui il carburante non fuoriesca, controllare il serbatoio di sfiatamento e rispettivamente pulire il rubinetto del carburante
	Motore ingolfato	Vedere come procedere nelle istruzioni per l'uso
	Candela annerita o bagnata	Pulire o rispettivamente sostituire la candela
	Distanza fra gli elettrodi troppo grande	Regolare la distanza interelettrodica a 0,6 mm
	Cappuccio della candela o candela danneggiati	Smontare la candela, collegare il tubo di accensione, tenere la candela a massa (posto nudo sul motore) ed azionare il pedale di avviamento, facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – nel caso in cui la candela non emettesse alcuna scintilla staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenere a una massa di circa 5 mm ed azionare il pedale di avviamento – se adesso dovesse comparire una scintilla sostituire il cappuccio della candela – Se invece non si dovesse presentare neanche adesso alcuna scintilla fare controllare l'impianto di accensione
	Il collegamento a spina del generatore con la bobina di accensione è ossidato	Staccare il serbatoio del carburante, pulire il collegamento a spina e trattare con lo spray di contatto

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non s'avvia	Cavo del corto circuito nella linea di cavi sfregato, serratura di accensione, interruttore del corto circuito, o tasto del corto circuito danneggiati	Staccare il serbatoio del carburante, estrarre il cavo blu/nero da quello arancione della bobina di accensione e verificare la scintilla di accensione – se questa non si presenta cercare il difetto nel circuito elettrico
	Presenza di acqua nell'interruttore di corto circuito	Estrarre la spina bipolare sotto la mascherina dei proiettori, trattare l'interruttore di corto circuito con spray di contatto.
	Acqua nel carburatore o getti intasati	Smontare e pulire il carburatore
	Il carburatore non si trova nella giusta posizione sullaflangia di aspirazione	Controllare la corretta posizione del carburatore
Il motore non funziona con il minimo	Getto del minimo intasato	Smontare il carburatore e pulire il getto del minimo
	Viti di regolazione del carburatore fuori posizione	Sistemare il carburatore
	Impianto di accensione danneggiato	Fare controllare l'impianto
Il motore non raggiunge il pieno regime	Il carburatore trabocca perché il livello è regolato troppo alto, l'ago del galleggiante è sporco o logorato	Smontare il carburatore e controllare il punto di usura
	I getti del carburatore sono allentati	Serrare i getti
	La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Fare controllare l'impianto di accensione
Potenza del motore troppo bassa	L'alimentazione carburante è parzialmente interrotta o il carburatore è sporco	Pulire l'impianto di alimentazione ed il carburatore
	Non è garantita la tenuta del galleggiante o manca il gioco assiale	Ripristinare o rettificare il galleggiante
	Filtro dell'aria sporco	Pulire o sostituire il filtro dell'aria

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Potenza del motore troppo bassa	L'impianto di scarico perde o è deformato	Controllare le parti difettose sull'impianto di scarico, sostituire il filato di vetro nel silenziatore di scarico
	Gioco della valvola troppo basso	Regolare il gioco della valvola
	Vi è perdita di compressione perché il decompressore è regolato troppo basso	Regolare il comando a cavo flessibile del decompressore
	La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Fare controllare l'impianto di accensione
Il motore perde colpi o vi è ritorno di fiamma dal motore nel carburatore	Mancanza di carburante	Pulire e controllare l'impianto del carburante ed il carburatore
	Il motore non aspira l'aria giusta	Verificare la giusta posizione della flangia di aspirazione e del carburatore
Il motore si surriscalda eccessivamente, spia di controllo della temperatura accesa	Non vi è sufficiente fluido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento	Riempire con il fluido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento
	Vento relativo insufficiente (SX, SC)	Proseguire a velocità sostenuta
	Ventilatore, fusibile del ventilatore o interruttore termico difettosi (EGS)	Controllare il fusibile, far ponte sull'interruttore termico, controllare il livello del liquido di raffreddamento.
	Le lamelle del radiatore sono molto sporche	Pulire le lamelle del radiatore con getto d'acqua
	Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento	Sostituire il fluido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca
	Tubo del radiatore piegato	Accorciare il tubo del radiatore o sostituirlo
	Termostato danneggiato	Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura d'apertura 70°C) oppure sostituirlo
Eccessivo consumo dell'olio	Tubo flessibile di sfiatamento o ingranaggi piegato	Sistemare il tubo di sfiatamento oppure sostituirlo
	Livello olio motore troppo alto	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario
	Olio motore troppo fluido (viscosità)	Utilizzare olio più viscoso, vedere capitolo „Olio motore"

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Tutte le lampadine una volta accese si sono fulminate	Il condensatore oppure il regolatore di tensione è danneggiato	Togliere il rivestimento laterale destro e controllare i contatti Fare controllare sia il condensatore sia il regolatore di tensione
La luce d'ingombro non si illumina (solo azionata a batteria	Fusibile bruciato	Togliere la panca del sedile e sostituire il fusibile

RECHERCHE DE PANNES

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d'en chercher l'origine en s'aidant du tableau ci-après.

Il faut remarquer néanmoins que l'on ne peut effectuer soi-même nombre d'interventions. En cas de doute, s'adresser à un agent KTM.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur di pilote	Mettre le contact, metre le bouton de masse sur RUN. Ouvrir l'essence, mettre du carburant. Position du starter ou de la commande de démarrage à tres chaud. Observer la procédure de démarrage (cf. Conseile d'utilisation)
	L'essence n'arrive pas	Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du réservoir et éventuellement nettoyer le robinet
	Moteur noyé	Procéder selon la conseile d'utilisation
	Bougie noire ou mouillée	La nettoyer ou la remplacer
	Encartement des électrodes trop important	Régler à 0,6 mm
	Bougie ou capuchon de bougie défecteux	Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le kick. Il doit y une belle étincelle. – si elle ne jaillit pas, débrancher le capuchon et mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse. – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il faut changer. – sinon, vérifier l'allumage.
	Cosses oxydéesentre la génératrice et la bobine	Déposer le réservoir, nettoyer les cosses et passer dessus un aérosol spécial.
	Fil de masse, bouton de masse, contacteur endommagés	Déposer le réservoir. Débracher le fil bleu/noir du fil orange de la bobine et vérifier l'étincelle. Si elle laillit, la panne est dans le circuit de masse.
	Eau dans le bouton de masse	débrancher la fiche double sous la plaque de phare; traiter le bouton de masse avec un aérosol anti-humidité.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne démarre pas	Eau dans le carburateur, gicleur bouchés	Démonter le carburateur pour le nettoyer.
	Le carburateur n'est pas bien en place	Vérifier la position du carburateur
Le moteur n'a pas de ralenti	Gicleur de ralenti bouché	Démonter le carburateur et nettoyer les gicleurs
	Vis de ralenti dégrée	Faire régler le carburateur
	Allumage défectueux	Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne monte pas en régime	Le carburateur déborde parce que le pointeau est encrassé ou usé	Démonter le carburateur et en vérifier l'état d'usure
	Gicleurs mal serrés	Resserrer les gicleurs
	Avance électronique défecteuse	Faire vérifier l'allumage
Le moteur n'a pas assez de puissance	L'alimentation se fait mal, le carburateur est encrassé	Nettoyer l'alimentation et le carburateur, En vérifier l'état
	Flotteur percé ou pas de jeu axial	remplacer le flotteur, donner du jeu
	Filtre à air encrassé	Nettoyer le filtre ou le remplacer
	L'echappement a une fuite ou est dèformé	Vérifier l'état de l'echappement, remplacer la fibre de verre.
	Jeu aux soupapes trop faible	Régler le jeu aux soupapes
	Le décompresseur fut	Régler le câble du décompresseur
	Avance électronique défectueuse	Faire vérifier l'allumage
Retours au carburateur, ratés	Manque d'essence	Nettoyer et vérifier l'alimentation et le carburateur
	Prise d'air	Vérifier l'étanchéité au carburateur et à la pipe d'admission
	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien).

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur chauffe, le témoin de température s'allume	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien)
	Pas assez de vent relatif (SX, SC)	Rouler à vive allure
	Ventilatuer, fusible du ventilateur ou thermocontact défectueux (EGS)	Vérifier le fusible, mettre le thermo-contact hors circuit, vérifier le niveau de liquide de refroidissement
	Ailettes du radiateur encrassées	Nettoyer les ailettes au jet d'eau
	Formation de mousse Durite pincée	Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un anti-gel de qualité Raccourcir ou changer la durite.
	Thermostat défectueux	Déposer le thermostat et le faire vérifier (doit s'ouvrir à 70°C), ou le remplacer
Consomation d'huile élevée	Tuyau de mise à l'air sur la boîte pincé	Mettre le tuyau en place correctement, éventuellement le changer
	Niveau d'huile moteur trop élevé	Vérifier le niveau d'huile avec le moteur à chaud, corriger le cas échéant
	Huile moteur trop fluide (viscosité)	Utiliser de l'huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre „Huile moteur"
Toutes les ampoules grillent	Condensateur ou régulateur défectueux	Déposer le cache letéral droit et vérifier les branchements. Faire vérifier le condensateur et le régulateur
Le feu de position ne fonctionne pas (modèle avec batterie)	Fusibile grillé	Déposer le selle et changer le fusibile

REINIGUNG

Reinigen Sie das Motorrad regelmäßig um die Oberfläche der Plastikteile schön zu erhalten.

- Sie verwenden dazu am Besten warmes Wasser, dem ein handelsübliches Waschmittel zugesetzt ist und einen Schwamm. Grober Schmutz kann vorher mit einem weichen Wasserstrahl entfernt werden.

! VORSICHT !

REINIGEN SIE DAS MOTORRAD NIE MIT EINEM HOCHDRUCKREINIGER ODER EINEM STARKEN WASSERSTRAHL. DAS WASSER GELANGT SONST DURCH DEN HOHEN DRUCK IN ELEKTRISCHE BAUTEILE, STECKVERBINDER, SEILZÜGE, LAGER, VERGASER USW. UND VERURSACHT STÖRUNGEN BZW. FÜHRT ZUR VORZEITIGEN ZERSTÖRUNG DIESER TEILE.

- Zum Reinigen des Motors sollten handelsübliche Reiniger verwendet werden. Stark verschmutzten Stellen werden zusätzlich mit einem Pinsel bearbeitet.
- Nachdem das Motorrad gründlich mit einem weichen Wasserstrahl abgespühlt wurde, sollte es mit Druckluft und einem Tuch getrocknet werden. Fahren Sie danach ein kurzes Stück, bis der Motor die Betriebstemperatur erreicht hat und betätigen Sie dabei auch die Bremsen. Durch die Wärme verdunstet das Wasser auch an den unzugänglichen Stellen des Motors und der Bremsen.
- Schieben Sie die Schutzkappen an den Lenkerarmaturen zurück, damit auch hier eingedrungenes Wasser verdunsten kann.
- Nach dem Abkühlen des Motorrades sind alle Gleit- und Lagerstellen zu ölen oder zu fetten. Die Kette ebenfalls mit einem Kettenspray behandeln.
- Um Störungen in der Elektrik vorzuzbeugen, sollten sie Zündschloß, Kurzschlußschalter, Kurzschlußtaster und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln.

PULIZIA

Pulire regolarmente la motocicletta in modo da mantenere la superficie delle parti in plastica in buona condizione.

- Per far ciò si consiglia di utilizzare acqua calda con aggiunta di prodotto detergente d'uso commerciale ed una spugna. Lo sporco più profondo può essere eliminato con un leggero getto d'acqua.

! AVVERTIMENTO !

NON PULIRE MAI LA MOTOCICLETTA CON UN PULITORE AD ALTA PRESSIONE O CON UN FORTE GETTO D'ACQUA! ALTRIMENTI A CAUSA DELL'ALTA PRESSIONE L'ACQUA POTREBBE RAGGIUNGERE LE PARTI ELETTRICHE, IL COLLEGAMENTO A SPINA, I COMANDI A CAVO FLESSIBILE, IL CUSCINETTO, IL CARBURATORE ECC... E CAUSARE GUASTI O PORTARE ALLA PRECOCE ROTTURA DI QUESTE PARTI.

- Per il lavaggio del motore si dovrebbero usare esclusivamente pulitori di uso commerciale. I posti particolarmente sporchi dovranno essere puliti con un apposito pennello.
- Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d'acqua asciugare con aria compressa e un con un panno. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la temperatura di regime e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l'acqua rimasta nei punti non raggiungibili e sui freni evaporerà.
- Ritirare la cappa protettiva dal quadro del manubrio onde consentire all'acqua eventualmente infiltratasi di evaporare.
- Dopo il raffreddamento della motocicletta bisognerebbe ungere o oliare tutti i punti di scorrimento e dei cuscinetti. La catena deve essere allo stesso modo trattata con un apposito spray per catene.
- Onde impedire disfunzioni dell'impianto elettrico trattare l'accensione, l'interruttore di corto circuito, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto.

CLEANING

Clean your motorcycle regularly in order to maintain the beauty of its plastic surfaces.

- *The best manner would be to use warm water that has been mixed with a normal trade washing detergent and a sponge. The hard dirt can be removed before with the help of a soft water jet.*

! CAUTION !

NEVER CLEAN YOUR MOTORCYCLE WITH A HIGH-PRESSURED CLEANER OR A HIGH-PRESSURED WATER JET. THE WATER COULD OTHERWISE RUN INTO THE ELECTRICAL COMPONENTS, CONNECTORS, SHEATHED CABLES, BEARINGS, CARBURETOR ETC. AND CAUSE DISTURBINGS I.E. LEAD TO A PREMATURE DESTRUCTION OF THESE PARTS.

- *You should use normal trade-mark detergents to clean the motorcycle. Strongly dirted parts should be cleaned additionally with the help of a paint brush.*
- *After the motorcycle has been rinsed with a soft water jet, it should be dried by air pressure and a cloth. Then take a short drive until the engine has reached the working temperature and also use the brakes. The water also evaporates at the unapproachable parts of the engine and the brakes.*
- *Slide back the protective covers on the handlebar-mounted instruments so that any water that may have seeped into this part of the motorcycle is allowed to evaporate.*
- *After the motorcycle has cooled down, oil and grease all the gliding bearing parts. Treat the chain with a chain spray too.*
- *To prevent failures in the electric system, you should treat the ignition lock, the short circuit switch, the short circuit button, and the light switch with contact spray.*

NETTOYAGE

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.

- *Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.*

! ATTENTION !

NE JAMAIS NETTOYER LA MACHINE AVEC UN JET D'EAU PUISSANT OU HAUTE PRESSION, CAR EN RAISON DE CETTE HAUTE PRESSION L'EAU PÉNETRE DANS LES COMPOSANTS ET RACCORDS ÉLECTRIQUES, DANS LES GAINES DE CABLES, DANS LES ROULEMENTS ET LE CARBURATEUR, CE QUI CAUSE DES DÉSAGRÉMENTS, VOIRE DES PANNES GRAVES.

- *Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.*
- *Quand la moto aura été soigneusement rincée a l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évapora d'elle-même.*
- *Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.*
- *Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec unegraisse spéciale.*
- *Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur général, le bouton de masse, le contacteur de masse et le contacteur de phare avec un aérosol anti- humidité.*

LAGERUNG

Wenn Sie das Motorrad für längere *Zeit stillegen wollen, sollten Sie folgende Maßnahmen durchführen:*

- Motorrad gründlich reinigen (siehe Kapitel REINIGEN)
- Motoröl, Ölfilter und Mikrofilter bzw. Feinfilter wechseln (altes Motoröl enthält agressive Verunreinigungen)
- Frostschutz und Menge der Kühlflüssigkeit prüfen
- Motor noch einmal warmfahren, Kraftstoffhahn schließen und warten, bis der Motor von selbst abstirbt. Dadurch wird das Verharzen der Vergaserdüsen durch alten Kraftstoff verhindert.
- Zündkerze entfernen und durch das Kerzenloch ca 5 ccm Motoröl in den Zylinder füllen. Kickstarter 10 mal betätigen um das Motoröl an der Zylinderwand zu verteilen und Zündkerze wieder montieren.
- Kolben auf Kompression stellen, damit die Ventile geschlossen sind. Betätigen Sie dazu langsam den Kickstarter bis das Klicken (Ausrasten) des Autodekos hörbar ist.
- Kraftstoff aus dem Tank in einen entsprechenden Behälter ablassen
- Reifenluftdruck berichtigen
- Die Lagerstellen von Betätigungshebeln, Fußrasten, usw.und die Kette ölen,
- *Federbeinanlenkung warten*
- Batterie ausbauen und laden (siehe Kapitel BATTERIE).
  HINWEIS: Nur folgende Modelle sind mit einer Battrie ausgerüstet: EGS Österreich, EGS Schweiz, RXC USA.
- Der Lagerplatz sollte trocken sein und keinen großen Temperaturschwankungen unterliegen.
- Das Motorrad decken Sie am Besten mit einer luftdurchlässigen Plane oder Decke ab. Luftundurchlässige Materialien sollten keinesfalls verwendet werden, da eventuelle Feuchtigkeit nicht entweichen kann und dadurch Korrosion verursacht.

! VORSICHT !

ES IST SEHR SCHLECHT, DEN MOTOR DES STILLGELEGTEN MOTORRADES KURZZEITIG LAUFEN ZU LASSEN. WEIL DER MOTOR DABEI NICHT GENÜGEND WARM WIRD, KONDENSIERT DER BEIM VERBRENNUNGSVORGANG ENTSTEHENDE WASSERDAMPF UND BRINGT VENTILE UND AUSPUFF ZUM ROSTEN.

INBETRIEBNAHME NACH DER STILLEGUNG

- Die aufgeladene Batterie montieren (Polarität beachten).
- Frischen Kraftstoff in den Tank füllen
- *Motorrad wie vor* jeder Inbetriebnahme überprüfen (siehe Fahranleitung)
- Kurze, vorsichtige Testfahrt

CONSERVAZIONE

Si vi è l'intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, si dovrebbero prendere le seguenti misure:

- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio del motore, il filtro dell'olio e microfiltro rispettivamente filtro a maglia fine (un vecchio olio contiene delle impurità dannose).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido.
- Fare riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore stesso da solo si spegne. Il tal modo si evita la corrosione degli ugelli del carburatore dovuta al vecchio carburante.
- Smontare la candela e riempire il cilindro di olio del motore attraverso il foro della candela. Azionare per 10 volte il pedale di avviamento per fare in modo di distribuire l'olio del motore sulla parete del cilindro e rimontare la candela.
- Mettere il pistone in conmpressione per provocare la chiusura delle valvole. Azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico.
- Fare fuoriuscire il carburante in un apposito contenitore.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Ungere tutte le parti movibili come le leve di comando, i poggiapiedi ecc..., e anche la catena.
- Eseguire la manutenzione dalla gamba ammortizzatrice dello sterzo.
- Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo BATTERIA).
  INDICAZIONE: Solo i seguenti modelli sono muniti di batteria: EGS Austria, EGS Svizzera, RXC USA.
- Il posto dei lavori dovrebbe essere asciutto e non dovrebbe essere soggetto a forti sbalzi di temperatura
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

! AVVERTIMENTO !

NON E ASSOLUTAMENTE CONSIGLIABILE METTERE IN MOTO IL MOTORE PER UN PERIODO BREVE, FACENDO CIO IL MOTORE NON SI RISCALDA SUFFICIENTEMENTE, FA CONDENSARE IL VAPORE ASQUEO CHE SI FORMA DURANTE IL PROCESSO DI COMBUSTIONE E CAUSA L'ARRUGGINIMENTO DELL VALVOLA E DELLO SCAPPAMENTO.

RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- Monate la batteria carica (fare attenzione alla polarità)
- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruziono per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

STORAGE

Should you desire to make a pause over a longer space of time, please observe the following instructions:

- *Clean motorcycle thoroughly (see chapter: CLEANING)*
- *Change engine oil, oil filter and micro filter respectively fine screen filter (old engine oil contains aggresive contaminations).*
- *Check antifreezer and amount of cooling liquid.*
- *Let the engine warm up again, close fuel cock and wait until the engine dies off by itself. By this means, carburetor jets are prevented from becoming resinous by the old fuel.*
- *Remove spark plug and fill in approx. 5 ccm of engine oil into the cylinder through the opening. Actuate kick-starter 10 times in order to distribute the oil onto the cylinder walls and mount the spark plug.*
- *Set piston to compression so that the valves will be closed. While doing this, slowly kick the kick starter through its stroke until the clicking sound (disengaging) of the automatic decompression release can be heard.*
- *Let fuel flow out of tank into an appropriate basin.*
- *Correct tyre pressure.*
- *Lubricate bearing points of the control levers, foot rests, etc. as well as the chain.*
- *Servicing the rear suspension linkage*
- *Disassemble and charge battery (see chapter: BATTERY).*
  NOTE: Only the following models are equipped with a battery: EGS Austria, EGS Switzerland, RXC USA.
- *The storage place should be dry and not be subject to too big temperature fluctuations.*
- *Cover the motorcycle with an air permeated tarpaulin or blanket. Do not use non air permeable materials as a possible humidity might not be able to escape and thereby cause corrosion.*

! CAUTION !

IT WOULD BE VERY BAD TO LET THE ENGINE RUN FOR A SHORT TIME DURING THE STORAGE PERIOD. THE ENGINE WOULD NOT GET WARMED UP ENOUGH AND THE THUS DEVELOPED STEAM WOULD CONDENSE DURING THE COMBUSTION PROCESS AND CAUSE THE VALVES AND EXHAUST TO RUST.

RE-INITIATION AFTER TIME OF STORAGE

- *Mount the charged battery (regard polarity).*
- *Fill up tank with fresh fuel.*
- *Check motorcycle as before each start (see driving instructions)*
- *Take a short, careful test ride first.*

STOCKAGE

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:

- *nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)*
- *changer l'huile et les deux filtres (la vieille huile contient des produits corrosifs)*
- *verifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en anti-gel*
- *faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs*
- *enlever la bougie et mettre dans le cylindre environ 5 cmm d'huile moteur. Actionner le kick une dizaine de fois pour répartir l'huile dans le cylindre et remettre la bougie*
- *Mettre le piston sur le point de compression de manière à ce que les soupapes soient fermées. Pour cela actionner lentement le kick jusqu'à ce que le déclic du décompresseur automatique se fasse entendre.*
- *vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat*
- *vérifier la pression des pneus*
- *graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne*
- *faire l'entretien du renvoi de suspension*
- *déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).*
  REMARQUE: seuls les modèles suivants sont équipés d'une batterie : EGS Autriche, EGS Suisse, RXC USA
- *le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température*
- *recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.*

! ATTENTION !

IL EST TRES MAUVAIS DE FAIRE TOURNER UN PEU LE MOTEUR D'UNE MOTO STOCKÉE. EN EFFET, IL N'ATTEINT PAS ALORS SA TEMPÉRATURE NORMALE DE FONCTIONNEMENT, SI BIEN QUE LA VAPEUR D'EAU ISSUE DE LA COMBUSTION SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER LES SOUPAPES ET L'ÉCHAPPEMENT.

REMISE EN SERVICE APRES STOCKAGE

- *mettre la batterie en place en respectant la polarité*
- *remplir le réservoir d'essence neuve*
- *effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseile d'utilisation)*
- *bref essai en roulant avec prudence*

TECHNISCHE DATEN - FAHRGESTELL 400 / 620 SX, Super Competition, RXC, EXC, EGS

	620 SX	400/620 SC	400/620 RXC	400/620 EXC, EGS
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren			
Gabel	Marzocchi Magnum 45 oder WP-Up Side Down Topadjuster 4054 IBS			
Federweg vorne/hinten	300/320 mm			400: 280/300 mm 620: 300/320 mm
Hinterradfederung	Zentralfederbein (WP oder Öhlins) mit PRO-LEVER-Anlenkung zur nadelgelagerten Alu-Hinterradschwinge			
Bremse vorne	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe, Bremssattel schwimmend gelagert Bremsscheibe ∅ : SX, SC, RXC, EGS Australien = 260 mm EXC, EGS = 300 mm			
Bremse hinten	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe ∅ 220 mm, Bremssattel schwimmend gelagert			
Bereifung vorne Luftdruck Gelände Luftdruck Straße solo Luftdruck Sraße Sozius	90/90-21 1,0 bar	90/90-21 1,0 bar 1,5 bar	90/90-21 1,0 1,5 bar 2,0 bar	90/90-21 54S 1,5 bar 2,0 bar
Bereifung hinten Luftdruck Gelände Luftdruck Straße solo Luftdruck Straße Sozius	130/70-19 1,2 bar	140/80-18 70R 1,2 bar 2,0 bar	140/80-18 70R 1,2 bar 2,0 bar 2,2 bar	130/80-18 66S 2,0 bar 2,2 bar
Tankinhalt	9 Liter davon 1,5 Liter Reserve			11,3 oder 20 Liter davon 1,5 Liter Reserve
Übersetzung-Hinterrad	16:40, 15:40, 16:45, 15:45, 15:50, 14:50			
Kette	5/8 x 1/4"			
Steuerkopfwinkel	62,5°			
Radstand	1510 ± 10 mm			
Sitzhöhe unbelastet	940 mm			400: 910 mm 620: 940 mm
Bodenfreiheit unbelastet	350 mm			400: 330 mm 620: 350 mm
Trockengewicht	115 kg	400: 121 kg 620: 122 kg	400: 131 kg 620: 133 kg	400: 131 kg 620: 133 kg
höchstzul. Achslast vorne			211 kg	211 kg
höchstzul. Achslast hinten			335 kg	335 kg
höchstzul. Gesamtgewicht			350 kg	350 kg

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL

	KTM 63	KTM 64	K4T96L	K4T96K3	K4T96L3
Druckstufendämpfung	7	7	10	10	10
Zugstufendämpfung	7	7	14	14	14
Feder	4,8 N/mm	5,0 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm
Federvorspannung	10 mm	15 mm	10 mm	10 mm	10 mm
Luftkammerlänge	135 mm	155 mm	130 mm	130 mm	130 mm
Füllmenge pro Gabelholm	ca 600 ccm	ca 600 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm
Gabelöl	SAE 7,5	SAE 7,5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

HINWEIS FÜR MARZOCCHI UND WHITE POWER GABELN:
Die Dämpfungseinheiten im linken und im rechten Gabelbein sind nicht gleich ausgeführt. Vertauschen Sie bei Reparaturen oder Servicearbeiten diese Teile nicht.

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN

	K660*	K661*	K4T96L	K4T96K	K4T96S
Druckstufendämpfung	15	15	3	3	3
Zugstufendämpfung	16	17	4	4	4
Feder	63-596-15-63	59-596-13-59	63/260	63/260	66/260
Federvorspannung	16 mm	20 mm	23 mm	23 mm	23 mm

ANZUGSDREHMOMENTE

Bundschraube Steckachse vorne	M 10	50 Nm
Bundmutter Steckachse hinten	M 20x1,5	100 Nm
Sechskantmutter Schwingarmbolzen	M 14x1,5	100 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben	M 8	15 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten	M 8	15 Nm
Klemmschrauben Gabelfäuste	M 7	7 Nm
Restliche Schrauben Fahrgestell	M6 M8 M10	5 Nm 30 Nm 50 Nm

TECHNISCHE DATEN – MOTOR 400/620 Super Competition, RXC, EXC, EGS

Motor	400 LC4	620 LC4
Bauart	1-Zylinder 4-Takt Otto-Motor mit Ausgleichswelle, flüssigkeitsgekühlt	
Hubraum	398 cm^3	609 cm^3
Bohrung/Hub	95 / 56,2 mm	101 / 76 mm
Verdichtung	10,0 : 1	10,5 : 1
Kraftstoff	bleifreier Superkraftstoff mit mindestens ROZ 95	
Steuerung	4 Ventile über Kipphebel u. 1 Nockenwelle gesteuert, Antrieb der Nockenwelle mit Einfachkette	
Nockenwelle	Einlaß 249° Auslaß 225° (995)	249° (249)
Steuerzeiten bei 1 mm Ventilspiel	EÖ 17° v.OT AÖ 46° v.UT ES 52° n.UT AS 1° v.OT	EÖ 14° v.OT AÖ 56° v.UT ES 55° n.UT AS 13° n.OT
Ventildurchmesser	Einlaß: 36 mm Auslaß: 30 mm	
Ventilspiel kalt	Einlaß: 0,10 mm Auslaß: 0,10 mm	
Kurbelwellenlagerung	2 Zylinderrollenlager	
Pleuellager	Nadellager	
Kolbenbolzenlager	Bronzebüchse	
Kolben	Leichtmetall – gegossen/geschmiedet	
Kolbenringe	1 Kompressionsring, 1 Minutenring, 1 Ölabstreifring	
Motorschmierung	Druckumlaufschmierung mittels Eatenpumpe	
Motoröl	siehe unten #	
Füllmenge Motoröl	SC, RXC: 1,6 Liter / EXC, EGS: 2,1 Liter einschließlich Rahmen	
Primärtrieb	gerade verzahnte Stirnräder 30:81 Z	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	
Getriebe	5-Gang klauengeschaltet	
Zündanlage	kontaktlos gesteuerte Thyristor-Zündanlage mit elektronischer Zündverstellung, Typ SEM	
Zündzeitpunkt	Verstellung bis max. 38° v. OT bei 6000/min	Verstellung bis max. 32° v. OT bei 6000/min
Generator	12V 130W	
Zündkerze	NGK D8EA	
Elektrodenabstand	0,6 mm	
Kühlung	Flüssigkeitskühlung, permanente Umwälzung der Kühlflüssigkeit durch Wasserpumpe	
Kühlflüssigkeit	1 Liter, Mischungsverhältnis 40% Frostschutz, 60% Wasser, mindestens –25° C	
Starthilfe	Dekompressor automatisch und manuell, Kalt- und Heißstarteinrichtung am Vergaser	

GETRIEBEÜBERSETZUNG

Primär-übersetzung	Getriebeübersetzung	Original Übersetzung Hinterrad	Lieferbare Kettenritzel	Lieferbare Kettenräder hinten
30:81	SC, RXC EXC, EGS 1.Gang 14:35 2.Gang 16:24 3.Gang 18:21 4.Gang 20:19 5.Gang 22:18	400 SC,RXC,EXC,EGS 14:40/15:45 16:45 620 SC,RXC,EXC,EGS 15:50/16:40	14 Z 15 Z für Kette 16 Z 5/8 x 1/4" 17 Z	38 Z 40 Z 42 Z für Kette 45 Z 5/8 x 1/4" 48 Z 50 Z 52 Z

TOLERANZEN, EINBAUSPIELE

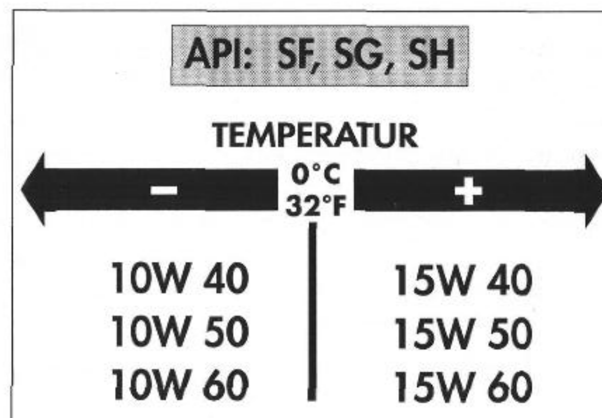
Kurbelwelle	Axialspiel	0,03 - 0,12 mm
	Kurbelzapfenschlag	max. 0,04 mm
Pleuellager	Radialspiel	max. 0,05 mm
	Axialspiel	max. 1,00 mm
Kolben	Einbauspiel 400/620	max. 0,12 mm
Kolbenringe Stoßspiel	Kompressionsringe	max. 0,60 mm
	Ölabstreifring	max. 0,80 mm
Ventile	Dichtsitzbreite Einlaß	max. 1,50 mm
	Dichtsitzbreite Auslaß	max. 2,00 mm
	Ventilteller Schlag	max. 0,03 mm
	Ventilführung Durchmesser	max. 7,05 mm
Ölpumpe	Spiel Außenrotor - Gehäuse	max. 0,20 mm
	Spitzenspiel Außen- Innenrotor	max. 0,20 mm
Bypaßventil	Druckfeder Mindestlänge	25 mm
Kupplungslamellen	Mindeststärke Organisch	2,5 mm
Getriebewellen	Axialspiel	0,1 - 0,4 mm
Autodeko	Dekofeder Mindestlänge	7 mm
Kupplung	Kupplungsfeder Mindestlänge	40,5 mm (neu 43 mm)

ANZUGSDREHMOMENTE - MOTOR

Sechskantmutter Primärrad	M20x1,5	Loctite 242 +	170Nm
Bundmutter Schwungrad	M12x1 links		60 Nm
Sechskantmutter für Kupplungsmitnehmer	M18x1,5		80 Nm
Kickstarter-Anschlagschraube	M12x1,5		70 Nm
Innensechskantschrauben der Ölpumpen	M6		8 Nm
Sechskantschraube Nockenwellenrad	M10		35 Nm
Schrauben Zylinderkopf-Oberteil	M6x25		8 Nm
Schrauben Zylinderkopf-Oberteil	M6x60/M6x65 (12.9)		20 Nm
Schrauben Zylinderkopf-Oberteil	M6x65/M6x70 (8.8)		8 Nm
Zylinderkopfschrauben	M10		50 Nm
Bundmuttern am Zylinderfuß	M10		40 Nm
Sechskantschraube Kettenrad	M10	Loctite 242 +	60 Nm
Ölablaßschraube	M22x1,5		50 Nm
Magnetschraube	M12x1,5		20 Nm
Verschlußschraube Bypaßventil	M12x1,5		20 Nm
Hohlschrauben Ölleitungen	M8		10 Nm
Hohlschrauben Ölleitungen	M12		20 Nm
Düsenschraube Kupplungsdeckel	M8		10 Nm
Verschlußschraube Steuerkettenspanner	M12x1,5		20 Nm
Kontermutter Ventileinstellschrauben	M7x0,75		20 Nm

VERGASER-GRUNDEINSTELLUNG							
	400 SC. **F, D** 400 EGS **A, D, AUS**	400 SC. **DIVERSE, USA, J** 400 EGS **DIVERSE, J**	400 EGS **D**	620 SX **DIVERSE** 620 SC. **DIV, USA** 620 EGS **DIVERSE, GR**	620 SC. **F, D** 620 EGS **F, D, AUS**	620 EGS **A, D**	620 EGS **CH**
Vergasertype	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Regulierungsnummer	140295	4894/6	4920/3	4922	4922/3	4922/2	4922/3 CH
Hauptdüse	135	190	170	195	135	170	135
Nadeldüse	DR 268	DR 270	DR 268	DR 272	DR 268	DR 268	DR 268
Leerlaufdüse	45	45	45	45	45	45	45
Düsennadel	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51
Nadelposition von oben	III	II	III	II	III	III	III
Gemischreg.Schraube offen	1,5 Umdr.	2 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.
Gasschieber	40	40	40	40	40	40	40
Startdüse	45	45	45	45	45	45	45

#



Motoröl

Verwenden Sie nur Markenöle, welche die Qualitätsanforderungen der API-Klassen SF, SG oder SH (Angaben auf dem Behälter) erfüllen oder übertreffen. Es können sowohl Mineralöle als auch Syntheticöle mit den hier angegebenen Spezifikationen verwendet werden.

! VORSICHT !

ZU WENIG MOTORÖL ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEIß DES MOTORS.

TECHNICAL SPECIFICATIONS - CHASSIS 400/620 SX, Super Competition, RXC, EGS

	620 SX	400/620 SC	400/620 RXC	400/620 EGS
Frame	Central chrome-moly-steel frame			
Fork	Marzocchi Magnum 45 or WP-Up Side Down Topadjuster 4054 IBS			
Wheel travel front/rear	300/320 mm (11,8/12,6 in)			400: 280/300 mm (11/11,8 in) 620: 300/320 mm (11,8/12,6 in)
Rear suspension	Central shock absorber (WP or Öhlins) with PRO-LEVER linkage to rear swing arm with needle bearing			
Front brake	Disc brake with carbon-steel brake disc, brake caliper floated brake disc Ø : SX, SC, RXC, EGS Australia = 260 mm (10,2 in) EGS = 300 mm (11,8 in)			
Rear brake	Disc brake with carbon-steel brake disc Ø 220 mm (8,7 in), brake caliper floated			
Tyres front Air pressure offroad Air press. road, driver only Air press. road with passenger	90/90-21 1,0 bar (14 psi)	90/90-21 1,0 bar (14 psi) 1,5 bar (21 psi)	90/90-21 1,0 bar (14 psi) 1,5 bar (21 psi) 2,0 bar (28 psi)	90/90-21 54S 1,5 bar (21 psi) 2,0 bar (28 psi)
Tyres rear Air pressure offroad Air press. road, driver only Air press. road with passenger	130/70-19 1,2 bar (17 psi)	140/80-18 70R 1,2 bar (17 psi) 2,0 bar (28 psi)	140/80-18 70R 1,2 bar (17 psi) 2,0 bar (28 psi) 2,2 bar (31 psi)	130/80-18 66S 2,0 bar (28 psi) 2,2 bar (31 psi)
Fuel tank capacity	9 liter (3 US gallons) of that 1,5 liter (0,4 US gallons) reserve			11,3 or 20 liter (3 or 5,3 US gallons) of that 1,5 liter (0,4 US gallons) res
Final drive ratio	16:40, 15:40, 16:45, 15:45, 15:50, 14:50			
Chain	5/8 x 1/4"			
Steering angle	62,5°			
Wheel base	1510 ± 10 mm (59,4 ± 0,4 in)			
Seat high	940 mm (37 in)			400: 910 mm (35,8 in) 620: 940 mm (37 in)
Ground clearance	350 mm (13,8 in)			400: 330 mm (13 in) 620: 350 mm (13,8 in)
Dead weight without fuel	115 kg (254 lbs)	400: 121 kg (267 lbs) 620: 122 kg (269 lbs)	400: 131 kg (289 lbs) 620: 133 kg (293 lbs)	400: 131 kg (289 lbs) 620: 133 kg (293 lbs)
Max. permissible front axle load			211 kg (466 lbs)	211 kg (466 lbs)
Max. permissible rear axle load			335 kg (737 lbs)	335 kg (737 lbs)
Max. permissible laden weight			350 kg (770 lbs)	350 kg (770 lbs)

STANDARD ADJUSTMENT - FORK

	KTM 63	KTM 64	K4T96L	K4T96K3	K4T96L3
Compression adjuster	7	7	10	10	10
Rebound adjuster	7	7	14	14	14
Spring	4,8 N/mm	5,0 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm
Spring preload	10 mm	15 mm	10 mm	10 mm	10 mm
Air chamber length	135 mm	155 mm	130 mm	130 mm	130 mm
Capacity per fork leg	ca 600 ccm	ca 600 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm
Fork oil	SAE 7,5	SAE 7,5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

NOTE FOR MARZOCCHI AND WHITE POWER FORKS:
The damping units in the left and the right fork leg are of different design. Make sure not to mix them up in case of repair or service works.

STANDARD-ADJUSTMENT - SHOCK ABSORBER

	K660*	K661*	K4T96L	K4T96K	K4T96S
Compression adjuster	15	15	3	3	3
Rebound adjuster	16	17	4	4	4
Spring	63-596-15-63	59-596-13-59	63/260	63/260	66/260
Spring preload	16 mm	20 mm	23 mm	23 mm	23 mm

TORQUES

Collar screw front axle	M 10	50 Nm	(37 ft.lb)
Collar nut rear axle	M 20x1,5	100 Nm	(74 ft.lb)
Hex. nut swing arm bolt	M 14x1,5	100 Nm	(74 ft.lb)
Clamping screw upper fork bridge	M 8	15 Nm	(11 ft.lb)
Clamping screw lower fork bridge	M 8	15 Nm	(11 ft.lb)
Clamping screws fork stubs	M 7	7 Nm	(5 ft.lb)
Other screws chassis	M6 M8 M10	5 Nm 30 Nm 50 Nm	(3,7 ft.lb) (22 ft.lb) (37 ft.lb)

TECHNICAL DATA – ENGINE 400/620 Super Competition, RXC, EGS

Engine	400 LC4	620 LC4
Design	Liquid-cooled single cylinder 4-stroke engine with balancer shaft	
Displacement	398 cm³	609 cm³
Bore / Stroke	95 / 56,2 mm	101 / 76 mm
Ratio	10,0 : 1	10,5 : 1
Fuel	unleaded premium gasoline with a least RON 95	
Valve timing	4 valves over rocker arm and 1 overhead camshaft, camshaft drive through single chain	
Camshaft	Intake: 249° Exhaust: 225° (995)	249° (249)
Valve timing by 1 mm	IO 17° BTDC EO 46° BBDC	IO 14° BTDC EO 56° BBDC
valve clearence	IC 52° ABDC EC 1° BTDC	IC 55° ABDC EC 13° ATDC
Valve diameter	Intake: 36 mm Exhaust: 30 mm	
Valve clearence cold	Intake: 0,10 mm Exhaust: 0,10 mm	
Crank shaft bearing	2 cylinder roller bearing	
Connecting rod bearing	needle bearing	
Top end bearing	bronze bushing	
Piston	forged/cast aluminium alloy	
Piston rings	1 compression ring, 1 taper face ring, 1 oil scraper ring	
Engine lubrication	forced-feed lubrication through Eaton-Oilpump with oil sump	
Engine oil	see bellow #	
Engine oil quantity	SC, RXC: 1,6 liters / EXC, EGS: 2,1 liters including frame	
Primary ratio	straight geared spur wheels 30 : 81 teeth	
Clutch	multi disc clutch in oil bath	
Transmission	5-speed claw shifted	
Ignition system	contactless thyristor ignition with electronic advanced system type SEM	
Ignition timing	adjustment to max. 38 ° BTDC at 6000 rpm	adjustment to max. 32 ° BTDC at 6000 rpm
Generator	12V 130W	
Spark plug	NGK D8EA	
Spark plug gap	0,6 mm	
Cooling system	liquid cooled, permanent rotation of cooling liquid through mechanic driven water pump	
Cooling liquid	1 liter, 40% antifreeze, 60% water, at least –25 ° C (–13 ° F)	
Starting equipment	decompressor automatic and hand actuated, cold and hot start knob on carburetor	

GEAR RATIOS

Primary ratio	Transmission		Original final drive ratio	Available chain drive sprockets	Available final drive sprockets
		SC, RXC EXC, EGS	400 SC,RXC,EXC,EGS		38 t
			14:40/15:45	14 t	40 t
	1st gear	14:35	16:45	15 t for chain	42 t for chain
30:81	2nd gear	16:24		16 t 5/8 x 1/4"	45 t 5/8 x 1/4"
	3rd gear	18:21	620 SC,RXC,EXC,EGS	17 t	48 t
	4th gear	20:19	15:50/16:40		50 t
	5th gear	22:18			52 t

TOLERANCE, ASSEMBLY CLEARANCE

Crank shaft	axial play	0,03 - 0,12 mm
	run out of crank stud	max. 0,04 mm
Connecting rod bearing	radial play	max. 0,05 mm
	axial play	max. 1,00 mm
Piston	assembly clearance 400/620	max. 0,12 mm
Piston rings end gap	compression rings	max. 0,60 mm
	oil scraper ring	max. 0,80 mm
Valves	seat sealing intake	max. 1,50 mm
	seat sealing exhaust	max. 2,00 mm
	run out of valve heads	max. 0,03 mm
	valve guides diameter	max. 7,05 mm
Oil pump	clearance outer rotor - housing	max. 0,20 mm
	clearance outer rotor - inner rotor	max. 0,20 mm
Bypaß valve	minimum spring lenght	25 mm
Clutch discs	wear limit organic	2,5 mm
Transmission shafts	axial play	0,1 - 0,4 mm
Autodeko	minimum dekospring lenght	7 mm
Clutch	minimum clutchspring lenght	40,5 mm (new 43 mm)

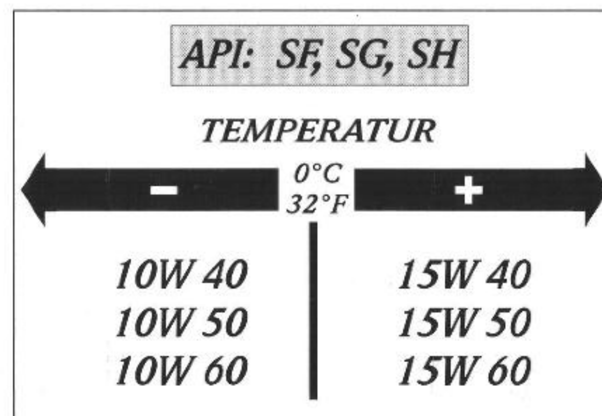
TIGHTENING TORQUES - ENGINE

Hexagon nut at primary gear	M20x1,5	Loctite 242 + 170Nm
Collar nut flywheel	M12x1 LH thread	60 Nm
Hexagon nut for inner clutch hub	M18x1,5	80 Nm
Kickstarter stop screw	M12x1,5	70 Nm
Allen head screws oil pump	M6	8 Nm
Hexagon screw camshaft gear	M10	35 Nm
Allen head screw cylinder head top sect.	M6x25	8 Nm
Allen head screw cylinder head top sect.	M6x60/M6x65 (12.9)	20 Nm
Allen head screw cylinder head top sect.	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Cylinder head screws	M10	50 Nm
Collar nuts at cylinder base	M10	40 Nm
Hexagon screw chain sprocket	M10	Loctite 242 + 60 Nm
Oil drain plug	M22x1,5	50 Nm
Magnetic plug	M12x1,5	20 Nm
Plug bypass valve	M12x1,5	20 Nm
Hollow screws oil lines	M8	10 Nm
Hollow screws oil lines	M12	20 Nm
Jet screw clutch cover	M8	10 Nm
Screw plug timing-chain tensioner	M12x1,5	20 Nm
Counternuts valve adjusting screws	M7x0,75	20 Nm

(Nm x 0,738 = ft. lbs)

BASIC CARBURETOR SETTING							
	400 SC. **F,D** 400 EGS **A, D, AUS**	400 SC. **DIVERSE, USA, J** 400 EGS **DIVERSE, J**	400 EGS **D**	620 SX **DIVERSE** 620 SC. **DIV, USA** 620 EGS **DIVERSE, GR**	620 SC. **F, D** 620 EGS **F, D, AUS**	620 EGS **A, D**	620 EGS **CH**
Carburetor	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Carburetor setting number	140295	4894/6	4920/3	4922	4922/3	4922/2	4922/3 CH
Main jet	135	190	170	195	135	170	135
Needle jet	DR 268	DR 270	DR 268	DR 272	DR 268	DR 268	DR 268
Idling jet	45	45	45	45	45	45	45
Jet needle	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51
Needle position from top	3 rd	2 nd	3 rd	2 nd	3 rd	3 rd	3 rd
Mixture.adju. screw open	1,5 turn	2 turn	1,5 turn	1,5 turn	1,5 turn	1,5 turn	1,5 turn
Throttle valve	40	40	40	40	40	40	40
Starting jet	45	45	45	45	45	45	45

#



Engine oil

Use only oil brands, which meet quality requirements of API-classes SF, SG or SH (informations on bottles) or higher. Both, mineral and synthetic oils with above specifications can be used.

! CAUTION !

POOR OIL QUALITY OR MINOR QUANTITY EFFECT EARLY ENGINE WEAR.

DATI TECNICI - TELAIO 350/400/620 SX, Super Competition, RXC, EGS

	620 SX	400/620 SC	400/620 RXC	400/620 EGS
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno			
Forcella	Marzocchi Magnum 45 o WP-Up Side Down Topadjuster 4054 IBS			
Corsa sospensione ant/post	300/320 mm			400: 280/300 mm 620: 300/320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (Öhlins o WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio			
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante ∅ disco freno: SX, SC, RXC = 260 mm EGS = 300 mm			
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio ∅ 220 mm, e pinza flottante			
Pneumatici anteriore Pressione aria fuori strada Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	90/90-21 1,0 bar	90/90-21 1,0 bar 1,5 bar	90/90-21 1,0 bar 1,5 bar 2,0 bar	90/90-21 54S 1,5 bar 2,0 bar
Pneumatici posteriore Pressione aria fuori strada Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	130/70-19 1,2 bar	140/80-18 70R 1,2 bar 2,0 bar	140/80-18 70R 1,2 bar 2,0 bar 2,2 bar	130/80-18 66S 2,0 bar 2,2 bar
Capaciità serbatoio	9 litri riserva 1,5 litri			11,3 o 20 litri riserva 1,5 litri
Trasmissione finale	16:40, 15:40, 16:45, 15:45, 15:50, 14:50			
Catena	5/8 x 1/4"			
Inclinazione forcella	62,5°			
Interasse	1510 ± 10 mm			
Altezza sella	940 mm			400: 910 mm 620: 940 mm
Altezza minima	350 mm			400: 330 mm 620: 350 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	115 kg	400: 121 kg 620: 122 kg	400: 131 kg 620: 133 kg	400: 131 kg 620: 133 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti			211 kg	211 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro			335 kg	335 kg
Massimo peso complessivo ammissibile			350 kg	350 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	KTM 63	KTM 64	K4T96L	K4T96K3	K4T96L3
Grado compressione	7	7	10	10	10
Grado distensione	7	7	14	14	14
Molla	4,8 N/mm	5,0 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm	15 mm	10 mm	10 mm	10 mm
Camera compensazione	135 mm	155 mm	130 mm	130 mm	130 mm
Capacita stelo	ca 600 ccm	ca 600 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm
Tipo olio	SAE 7,5	SAE 7,5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

FORCELLE DI MARCA MARZOCCHI E WHITE POWER
Le unità ammortizzanti dell'ammortizzatore destro e sinistro non corrispondono: si abbia cura pertanto, durante le riparazioni o le operazioni di manutenzione, di non scambiare questi pezzi.

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	K660*	K661*	K4T96L	K4T96K	K4T96S
Grado compressione	15	15	3	3	3
Grado distensione	16	17	4	4	4
Molla	63-596-15-63	59-596-13-59	63/260	63/260	66/260
Precarico molla	16 mm	20 mm	23 mm	23 mm	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Vite a colletto semiasse davanti	M 10	50 Nm
Dado a colletto semiasse davanti	M 20x1,5	100 Nm
Dado a testa esagonale perno braccio oscillante	M 14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M 8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M 8	15 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M 7	7 Nm
Altre viti telaio	M6 M8 M10	5 Nm 30 Nm 50 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 400/620 Super Competition, EGS

Motore	400 LC4	620 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm³	609 cm³
Alesaggio/corsa	95 / 56,2 mm	101 / 76 mm
Compressione	10,0 : 1	10,5 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valcole comandate da bilanvciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	Aspirazione 249° Scarico 225° (995)	249° (249)
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 17° primo PMS AO 46° primo PMI ES 52° doppo PMI AS 1° primo PMI	EO 14° primo PMS AO 56° primo PMI ES 55° doppo PMI AS 12° doppo PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,10 mm scarico: 0,10 mm	
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola pieda di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso / forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, pompa dell 'olio Eaton con coppa	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	SC: 1,6 litri / EGS: 2,1 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo SEM	
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS	variazione a partire ad un max. 32° PMS
Generatore	12V 130W	
Candela	NGK D8EA	
Distanza elettrodi	0,6 mm	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo	

RAPPRTI AL CAMBIO

Rapporto primario	Rapporti al cambio	Rapporto originale ruota posteriore	Pignoni catena disponibili	Corona dentata disponibili
30:81	SC, RXC EXC, EGS 1a 14:35 2a 16:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18	400 SC, EGS 14:40/15:45 16:45 620 SC, EGS 15:50/16:40	14 denti 15 denti per catena 16 denti ⁵/₈ x ¹/₄" 17 denti	38 denti 40 denti 42 denti per catena 45 denti ⁵/₈ x ¹/₄" 48 denti 50 denti 52 denti

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero a gomiti	gioco assiale	0,03 - 0,12 mm
	rotazione des perno	max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale	max. 0,05 mm
	gioco assiale	max. 1,00 mm
Pistone	giocco montaggio 400/620	max. 0,12 mm
Kolbenringe Stoßspiel	segmenti compressione	max. 0,60 mm
	raschiaolio	max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz	max. 1,50 mm
	scarico	max. 2,00 mm
	rotazione testa	max. 0,03 mm
	Guide dell valvola deametro	max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola	max. 0,20 mm
	gioco rotore esterno - interno	max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla	25 mm
Dischi frizione	limite usura organica	2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale	0,1 - 0,4 mm
Decompressore autom.	lunghezza minima della molla	7 mm
Frizione	lunghezza minima della molla	40,5 mm (nom. 43 mm)

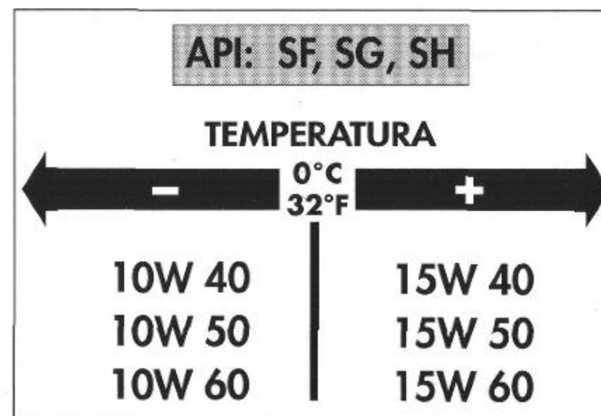
COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE

Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 242 + 170Nm
Dado con spallamento volano	M12x1 sinl.	60 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	70 Nm
Biti ad esagono cavo pompa olio	M6	8 Nm
Vite ad esagono cavo ingranaggio albero a camme	M10	35 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x25	8 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x60/M6x65 (12.9)	20 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado con spallamento sulla base del cilindrio	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 242 + 60 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	50 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell olio	M8	10 Nm
Viti cave condotti dell olio	M12	20 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	400 SC. **F, D** 400 EGS **A, D, AUS**	400 SC. **DIVERSE, USA, J** 400 EGS **DIVERSE, J**	400 EGS **D**	620 SX **DIVERSE** 620 SC. **DIV, USA** 620 EGS **DIVERSE, GR**	620 SC. **F, D** 620 EGS **F, D, AUS**	620 EGS **A, D**	620 EGS **CH**
Carburatore tipo	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Numero di regolazione	140295	4894/6	4920/3	4922	4922/3	4922/2	4922/3 CH
Getto massimo	135	190	170	195	135	170	135
Polverizzatore	DR 268	DR 270	DR 268	DR 272	DR 268	DR 268	DR 268
Getto minimo	45	45	45	45	45	45	45
Spillo conico	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51
Posizione spillo	III	II	III	II	III	III	III
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	2 giri	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri
Valvola gas	40	40	40	40	40	40	40
Getto avviamento	45	45	45	45	45	45	45

#



Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 400/620 SX, Super Competition, RXC, EGS

	620 SX	400/620 SC	400/620 RXC	400/620 EGS
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche télescopique	Marzocchi Magnum 45 ou WP-Up Side Down Topadjuster 4054 IBS			
Debattement avant/arrière	300/320 mm			400: 280/300 mm 620: 300/320 mm
Suspension arrière	Amortisseur central (Öhlins ou WP) avec système PRO-LEVER, bras oscillant monté sur aiquilles			
Frein avant	Frein à disque, percé; pince flottante Ø disque à frein: SC, SC, RXC = 260 mm EGS = 300 mm			
Frein arrière	Disque à frein Ø 220 mm, percé; pince flottante			
Pneu avant Pression tout terrain Pression route en solo Pression route en duo	90/90-21 1,0 bar	90/90-21 1,0 bar 1,5 bar	90/90-21 1,0 bar 1,5 bar 2,0 bar	90/90-21 54S 1,5 bar 2,0 bar
Pneu arrière Pression tout terrain Pression route en solo Pression route en duo	130/70-19 1,2 bar	140/80-18 70R 1,2 bar 2,0 bar	140/80-18 70R 1,2 bar 2,0 bar 2,2 bar	130/80-18 66S 2,2 bar
Réservoir	9 litre réserve 1,5 litre			11,3 ou 20 litre réserve 1,5 litre
Démultiplication secondaire	16:40, 15:40, 16:45, 15:45, 15:50, 14:50			
Chaîne	5/8 x 1/4"			
Angle de la colonne de direction	62,5°			
Empattement	1510 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	940 mm			400: 910 mm 620: 940 mm
Garde au sol à vide	350 mm			400: 330 mm 620: 350 mm
Poids sans les pleins	115 kg	400: 121 kg 620: 122 kg	400: 131 kg 620: 133 kg	400: 131 kg 620: 133 kg
Poids auterisé Roue avant			211 kg	211 kg
Poids autorisé Roue arrière			335 kg	335 kg
Poids total roulant autorisé			350 kg	350 kg

REGLAGES DE BASE - FOURCHE

	KTM 63	KTM 64	K4T96L	K4T96K3	K4T96L3
Amortissement a la compression	7	7	10	10	10
Amortissement a la detente	7	7	14	14	14
Ressort	4,8 N/mm	5,0 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,4 N/mm
Précontrainte du ressort	10 mm	15 mm	10 mm	10 mm	10 mm
Longueur de la chambre d'air	135 mm	155 mm	130 mm	130 mm	130 mm
Volume d'huile par bras	ca 600 ccm	ca 600 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm	ca 500 ccm
Qualité d'huile	SAE 7,5	SAE 7,5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

REMARQUE CONCERNANT LES FOURCHES MARZOCCHI ET WHITE POWER:
Les éléments d'amortissement contenus dans les bras droit et gauche sont différents. Ne pas les intervertir lors d'une réparation ou de travaux d'entretien.

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	K660*	K661*	K4T96L	K4T96K	K4T96S
Amortissement a la compression	15	15	3	3	3
Amortissement a la detente	16	17	4	4	4
Ressort	63-596-15-63	59-596-13-59	63/260	63/260	66/260
Précontrainte du ressort	16 mm	20 mm	23 mm	23 mm	23 m

COUPLES DE SERRAGE

Broche avant	M 10	50 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1,5	100 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1,5	100 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue	M 7	7 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	5 Nm 30 Nm 50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 400/620 Super Competition, RXC, EGS

Moteur	400 LC4	620 LC4
Type	Monocylindre 4-temps à refroidissement liquide avec arbre d'equilibrage	
Cylindrée	398 cm³	609 cm³
Alésage/Course	95 / 56,2 mm	101 / 76 mm
Compression	10,0 : 1	10,5 : 1
Carburant	Super sans plomp d'au moins 95 d'indice d'octane	
Distribution	1 ACT commandant 4 soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs, ACT entrainé par chaîne simple	
Arbre à cames	Admission: 249° Echappement: 225° (995)	249° (249)
Diagramme de distribution pour jeu aux soupapes de 1 mm	Adm. ouvre 17° avant PMH Ech. ouvre 46° avant PMB Adm. ferme 52° après PMB Ech. ferme 1° avant PMH	Adm. ouvre 14° avant PMH Ech. ouvre 56° avant PMB Adm. ferme 55° aprés PMB Ech. ferme 13° après PMH
Diamétre des soupapes	Admisssion: 36 mm Echappement: 30 mm	
Jeu á froid	Admission: 0,10 mm Echappement: 0,10 mm	
Roulements de vilebrequin	2 roulements à rouleaux	
Tête de bielle	Roulement à aiguilles	
Pied de bielle	Bague en bronze	
Piston	leger - moulé / forgé	
Segments	1 compression, 1 trapézoidal, 1 racleur avec ressort	
Graissage moteur et boite	Sous pression, pompe Eaton, huile dans le carter	
Huile moteur	voir en bas #	
Capacité de huile	SC: 1,6 l / EGS: 2,1 l inclusivement cadre	
Transmission primaire	Engrenages à taille droite 30:81 dents	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile	
Boîte	à crabots, 5 rapports	
Allumage	à thyristor, avance électronique, type SEM	
Point d'allumage	Réglage: jusqu'à max. 38° avant pmh (6000 t/min)	Réglage: jusqu'à max. 32° avant pmh (6000/min)
Générateur	12V 130W	
Bougie	NGK D8EA	
Encartement des électrodes	0,6 mm	
Refroidissement	Refroidissement liquide avec pompe	
Liquide de refroidissement	1 litre: 40% du antigel, 60% de l'eau; au minimum -25°C	
Démarrage	Décompresseur à commande manuelle e automatique- Système de starter et système pour le démarrage à chaud sur le carburateur	

RAPPORTS DE BOITE

Démultiplication primaire	Rapports de boîte	Démultiplication secondaire de serie	Pignons de sortie de boîte livrables	Couronnes livrables
30:81	SC, RXC EXC, EGS 1 ére 14:35 2 éme 16:24 3 éme 18:21 4 éme 20:19 5 éme 22:18	400 SC, RXC, EGS 14:40/15:45 16:45 620 SC, RXC, EGS 15:50/16:40	14 d 15 d pour chaine 16 d 5/8 x 1/4" 17 d	38 d 40 d 42 d pour chaine 45 d 5/8 x 1/4" 48 d 50 d 52 d

JEUX ET TOLÉRANCES - MOTEUR

Embillage	jeu axial	0,03 - 0,12 mm
	faix rond	max. 0,04 mm
Bielle	jeu radial	max. 0,05 mm
	jeu axial	max. 1,00 mm
Jeu du piston	jeux de montage 400/620	max. 0,12 mm
Segments jeu a la coupe	segments de compression	max. 0,60 mm
	segment racleur	max. 0,80 mm
Soupapes largeur	admission	max. 1,50 mm
	echappement	max. 2,00 mm
	faux rond a la tulipe	max. 0,03 mm
	guides de soupapes diametre	max. 7,05 mm
Pompe a huile	jeu bord du rotor exterieur - boitier	max. 0,20 mm
	jeu rotor interieur - exterieur	max. 0,20 mm
By-pass	longueur minimale du ressort	25 mm
Disques embrayage	garnis classique minimum	2,5 mm
Arbres de boite jeux	axial	0,1 - 0,4 mm
Décompresseur automatique	longueur minimale du ressort	7 mm
Embrayage	longueur minimale du ressort	40,5 mm (neufs 43 mm)

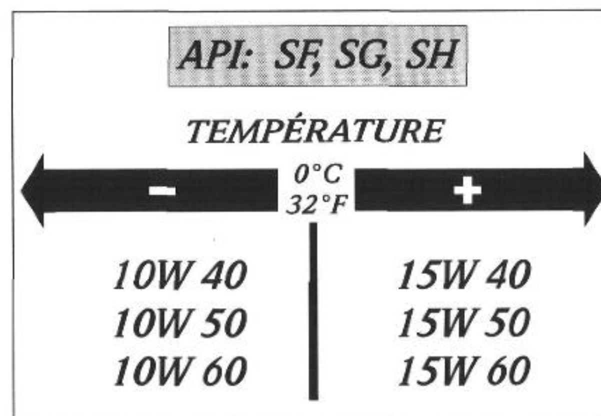
COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR

Ecrou du pignon en bout de vilebrequin	M20x1,5	Loctite 242 + 170Nm
Ecrou à épaulement du volant	M12x1 pas à gauche	60 Nm
Ecrou de la noix d'embrayage	M18x1,5	80 Nm
Vis de butée de kick	M12x1,5	70 Nm
Vis six-pans creux de la pompe à huile	M6	8 Nm
Vis du pignon d'arbre à cames	M10	35 Nm
Vis partie supérieur de la culasse	M6x25	8 Nm
Vis partie supérieur de la culasse	M6x60/M6x65 (12.9)	20 Nm
Vis partie supérieur de la culasse	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Vis de fixation de la culasse	M10	50 Nm
Ecrous à épaulement à l'embase	M10	40 Nm
Ecrou du pignon de sortie de boîte	M10	Loctite 242 + 60 Nm
Bouchon de vidange	M22x1,5	50 Nm
Vis pouvue d'un aimant	M12x1,5	20 Nm
Bouchon du by-pass	M12x1,5	20 Nm
Vis reuses des durites d'huile	M8	10 Nm
Vis reuses des durites d'huile	M12	20 Nm
Vis calibrée carter d'embrayage	M8	10 Nm
Bouchon du tendeur de chaîne	M12x1,5	20 Nm
Contre-écrous (réglage jeu aux soupapes	M7x0,75	20 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

	400 SC. F,D 400 ECS **A, D, AUS**	400 SC. **DIVERSE, USA, J** 400 EGS **DIVERSE, J**	400 EGS **D**	620 SX **DIVERSE** 620 SC. **DIV, USA** 620 EGS **DIVERSE, GR**	620 SC. **F, D** 620 EGS **F, D, AUS**	620 EGS **A, D**	620 EGS **CH**
Carburateur type	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Numéro de régulation	140295	4894/6	4920/3	4922	4922/3	4922/2	4922/3 CH
Gicleur principal	135	190	170	195	135	170	135
Gicleur d'aiguille	DR 268	DR 270	DR 268	DR 272	DR 268	DR 268	DR 268
Gicleur de ralenti	45	45	45	45	45	45	45
Aiguille	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51	K 51
Position de l'aiguille	3 rd	2 nd	3 rd	2 nd	3 rd	3 rd	3 rd
Vis de richesse ouvert	1,5 tuor	2 tuor	1,5 tuor	1,5 tuor	1,5 tuor	1,5 tuor	1,5 tuor
Boisseau	40	40	40	40	40	40	40
Gicleur de starter	45	45	45	45	45	45	45

#



Huile moteur

Employer uniquement des huiles de marque dont les spécifications remplissent ou dépassent les critères API SF, SG ou SH (voir les indications sur l'emballage). On peut employer aussi bien des huiles minérales que des huiles synthétiques du moment que les spécifications sont respectées.

! ATTENTION !

UNE INSUFFISANCE OU UNE MAUVAISE QUALITÉ D'HUILE ENTRAINE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.



SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
	400/620 LC4 Super Competition '96	Hauptkabelstrang 583 11 175 100	BRD,F	16.10.95 KE	SUPCOM96		SUPCOM96

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di stazionam	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampeg. ant. sin.	3 clignoteur a gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampeg. ant. dest.	4 clignoteur a droite
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 contr. di temperat.	5 temoin d temperature
6 Tachobeleuchtung	6 tachometer light	6 luce di tachimetro	6 eclair comp vitesse
7 Fernlichtkontrolle	7 high beam control	7 contr. di fare abb.	7 temoin de feux route
8 Blinkerkontrolle	8 blink control	8 contr. di lampeg.	8 temoin de clignoteur
9 2-pol Stecker	9 multip cont plug (2)	9 presa a spina (2)	9 connect multiple (2)
10 Blinkerschalter	10 indicator switch	10 commut d luci direci	10 bouton de clignotant
11 zum Kombischalter	11 to combinat. switch	11 multicomando	11 commutateur combine
12 Bremslichtsch. vo	12 stoplight switch f	12 interr luce arresto	12 cont de stop av
13 Temp.-schalter	13 temperature switch	13 interuttore di temp	13 palpeur de temp
14 Bremslichtsch. hi	14 stoplight switch r	14 interr luce arresto	14 cont de stop der
15 Horn	15 horn	15 tromba	15 klaxon
16 Blinkgeber	16 blink signal system	16 trasmett. di lampeg	16 central clignot
17 Zündkerze	17 spark plug	17 candela	17 bougie
18 Zündspule	18 ignition coil	18 bobina d'accens	18 bobine d'allumage
19 Generator	19 generator	19 dinamo	19 generateur
20 Kondensator	20 capacitor	20 condensatore	20 condensateur
21 Spannungsregler	21 voltage regulator	21 regol. di tens	21 regulat de potent
22 9-pol Stecker	22 multip cont plug (9)	22 presa a spina (9)	22 connect multiple (9)
23 Blinker li hi	23 blinker left rear	23 lamp. post. sin.	23 clign a gauche derr
24 Blinker re hi	24 blinker right rear	24 lamp. post. dest.	24 clign a droite derr
25 Brems-Schlußlicht	25 rear-stoplight	25 fanal post di freno	25 feu arr et de stop
26 3-pol Stecker	26 multip cont plug (3)	26 presa a spina (3)	26 connect multiple (3)
27 4-pol Stecker	27 multip cont plug (4)	27 presa a spina (4)	27 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancio	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetta	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanche

Kabelstrangbezeichnungen:

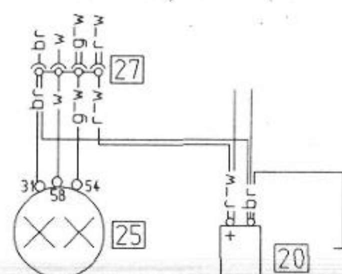
Hauptkabelstr: 583.11.175.100
Acerbisstr hi: 583.11.176.100
CEV-Str. hi: 583.11.176.000
Blinkerstr vo: 583.11.177.000
Blinkerstr hi: 583.11.178.000
Blinkerschalterstr. CEV: 580.11.371.000

SEM 12V 130W

Shindengen SH578-12

CEV für Frankreich

ACERBIS-Rücklicht für Deutschland

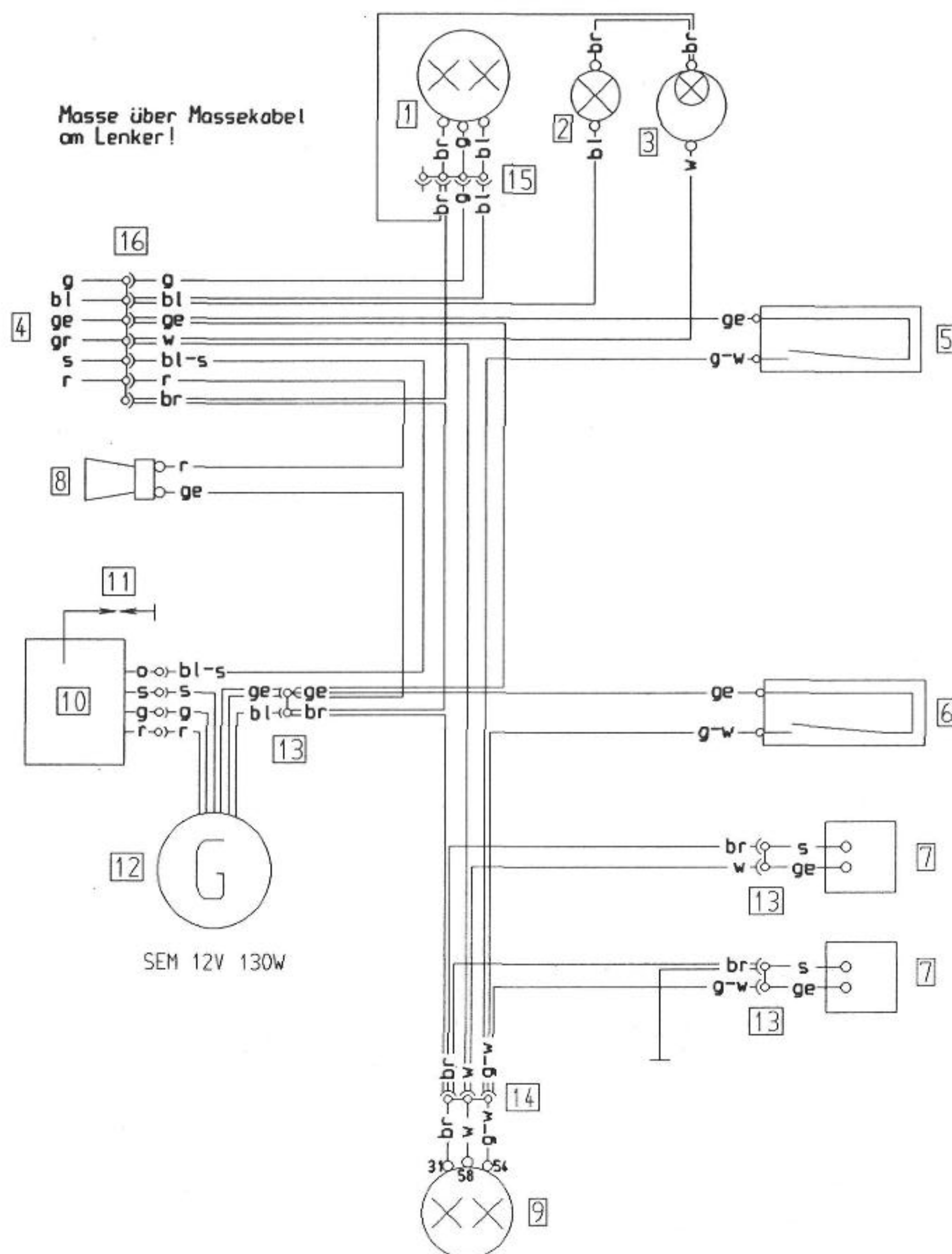


Kontaktbelegung – Kombischalter (Typ CEV 9607)

	g	bl	ge	gr	s	r	⊥
LICHT ●							
Abblendl.	●		●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●		●
	5	2	1	3	6	4	

 **SERVICE**

Modell: (Wettbewerbsversion)	Kabelstrangnummer:	Land:	Datum, Name	Zeichnungsnr.:	Änderungsstand	Kabelstrangbez.:
400/620 Super Competition '95/96	vorne 583 11 275 000 hinten: 583 11 276 000	USA, DIV	10.03.92 BB	23 46C6---V		4T E-XC 93



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Fernlichtkontrolle	2 high beam control	2 contr. di fare abb.	2 temoin de feux route
3 Tachobeleuchtung	3 tachometer light	3 luce di tachimetro	3 eclair comp.vitesse
4 zum Kombischalter	4 to combinat. switch	4 multicomando	4 commutateur combine
5 Bremslichtsch. vo	5 stoplight switch f.	5 interr. luce arresto	5 cont de stop av.
6 Bremslichtsch. hi	6 stoplight switch r.	6 interr. luce arresto	6 cont de stop der
7 Spannungsbegrenzer	7 voltage limiter	7 regol. di tens.	7 regulat de potent
8 Schnarre	8 horn	8 tromba	8 klaxon
9 Brems-Schlußlicht	9 rear-stoplight	9 fanal post di freno	9 feu arr et de stop
10 Zündspule	10 ignition coil	10 bobina d'accens.	10 bobine d'allumage
11 Zündkerze	11 spark plug	11 candela	11 bougie
12 Generator	12 generator	12 dinamo	12 generateur
13 2-pol Stecker	13 multip.cont plug (2)	13 presa a spina (2)	13 connect multiple (2)
14 3-pol Stecker	14 multip.cont plug (3)	14 presa a spina (3)	14 connect multiple (3)
15 4-pol Stecker	15 multip.cont plug (4)	15 presa a spina (4)	15 connect multiple (4)
16 9-pol Stecker	16 multip.cont plug (9)	16 presa a spina (9)	16 connect multiple (9)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancio	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanche

Kontaktbelegung –
Kombischalter (Typ CEV 9607)

	g	bl	ge	gr	s	r	⊥
LICHT ●							
Abblendl.	●		●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●		●
	5	2	1	3	6	4	⏚

 SERVICE

Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
400/620 LC4 EXC '96 (o.Batt.)	vorne 583 11 475 100 hinten 583 11 476 000	BRD	16.10.95 EK	42 46560BC-		vo 4T E-GS 95 hi CEV 358 m.Bl

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di stazionam	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampeg ant. sin	3 clignoteur a gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampeg ant dest	4 clignoteur a droite
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 contr di temperat.	5 temoin d temperature
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 eclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 contr di fare abb	8 temoin de feux route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 contr di lampeg	9 temoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 accensione	10 contact d'allum
11 Kabelbrücke	11 wire connection	11 cablgio	11 racord de cable
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 commutateur combine
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam di masse	13 prise de masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 central clignot
15 Horn	15 horn	15 tromba	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 interr luce arresto	16 cont de stop av
17 Leerlaufschalter	17 neutral switch	17 interr luce folle	17 palpeur de marche
18 Temp -schalter	18 temperature switch	18 interuttore di temp	18 palpeur de temp
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 interr luce arresto	19 cont de stop der
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Spannungsregler	23 voltage regulator	23 regol di tens	23 regulat de potent
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lamp post sin	24 clign a gauche derr
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lamp post dest	25 clign a droite derr
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Kondensator	27 capacitor	27 condensatore	27 condensateur
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 presa a spina (2)	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 presa a spina (4)	29 connect multiple (4)
30 9-pol Stecker	30 multip cont plug (9)	30 presa a spina (9)	30 connect multiple (9)
31 Stecksicherung 10A	31 fuse 10A	31 fusibile 10A	31 fusible 10A
32 Kurzschlußschalter	32 short circuit switch	32 com corto cicuita	32 commodo de masse
33 Stecksicherung 5A	33 fuse 5A	33 fusibile 5A	33 fusible 5A
34 Thermoschalter	34 temperature switch	34 interuttore di temp	34 palpeur de temp
35 Ventilator	35 fun	35 ventilatore	35 compte-tours
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancio	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanche

SEM 12V 130W

Shindengen SH578-12

Kontaktbelegung
Kurzschlußschalter
(Typ CEV 6302)

ENGINE	s	bl
RUN		
OFF	●	●

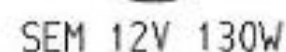
Kontaktbelegung
Zündschloß (Typ CEV 7-pol.)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	●		●	●		●	
AUS			●	●			
EIN	●	●			●	●	
EIN	●	●			●	●	●

Kontaktbelegung -
Kombischalter (Typ CEV 100826000)

	s	br	v	r-w	s-bl	g	gr	r/ge-s
TURN L				●		●		
TURN R					●	●		
LIGHTS ●								
H LO		●						●
H HI			●					●
HORN	●						●	
PASSING		●	●					●

KTM MOTORCYCLE SERVICE	Modell: 400/620 LC4 RXC '96 (m.Batt.)	Kabelstrangnummer: vorne: 583 11 475 100 hinten: 583 11 476 000	Land: USA	Datum, Name: 16.10.95 EK	Zeichnungsnr.: 41 46S6RXC	Änderungsstand:	Kabelstrangbez. vo: 4T E-GS 95 hi: CEV 358 m.Bt



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di stazionam.	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampeg. ant. sin	3 clignoteur a gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampeg. ant. dest	4 clignoteur a droite
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 contr. di temperat	5 temoin d. temperature
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 eclair comp. vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 contr. di fare abb	8 temoin de feux route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 contr. di lampeg	9 temoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 accensione	10 contact d'allum
11 Diode	11 diode	11 diodo	11 diode
12 zum Kombischalter	12 to combinat. switch	12 multicomando	12 commutateur combine
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam. di masse	13 prise de masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett. di lampeg	14 central clignot
15 Horn	15 horn	15 tromba	15 klaxon
16 Bremslichtsch. vo	16 stoplight switch f	16 interr luce arresto	16 cont de stop av
17 Leerlaufschalter	17 neutral switch	17 interr luce folle	17 palpeur de marche
18 Temp.-schalter	18 temperature switch	18 interuttore di temp	18 palpeur de temp
19 Bremslichtsch. hi	19 stoplight switch r	19 interr luce arresto	19 cont de stop der
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Spannungsregler	23 voltage regulator	23 regol. di tens	23 regulat de potent
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lamp. post. sin	24 clign a gauche derr
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lamp. post. dest	25 clign a droite derr
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal.post.di freno	26 feu arr.et de stop
27 Kondensator	27 capacitor	27 condensatore	27 condensateur
28 2-pol Stecker	28 multip.cont plug (2)	28 presa a spina (2)	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip.cont plug (4)	29 presa a spina (4)	29 connect multiple (4)
30 9-pol Stecker	30 multip.cont plug (9)	30 presa a spina (9)	30 connect multiple (9)
31 Stecksicherung 10A	31 fuse 10A	31 fusibile 10A	31 fusible 10A
32 Kurzschlußschalter	32 short circuit switch	32 com. corto cicuito	32 commodo de masse
33 Batterie 1.2Ah	33 battery 1.2Ah	33 batteria 1.2Ah	33 batterie 1.2Ah
34 Stecksicherung 5A	34 fuse 5A	34 fusibile 5A	34 fusible 5A
35 Thermoschalter	35 temperature switch	35 interuttore di temp	35 palpeur de temp
36 Ventilator	36 fun	36 ventilatore	36 compte-tours
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancio	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanche

Kontaktbelegung – Kombischalter (Typ CEV 4902)

	s	w	g	ge	s-bl	bl	r	s-g	gr	bl
TURN L					●	●				
TURN R					●		●			
LIGHTS ●										
P			●	●						
H LO	●		●	●				●		
H HI		●	●	●				●		
HORN									●	●
PASSING		●						●		

Kontaktbelegung Kurzschlußschalter (Typ CEV 6302)

ENGINE	s	bl
RUN		
OFF	●	●

Kontaktbelegung Zündschloß (Typ CEV 7-pol)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	●		●	●		●	
AUS			●	●			
EIN	●	●			●	●	
EIN	●	●			●	●	●



SERVICE

Modell: **400/620 LC4 EGS '96** (m.Batt.)

Kabelstrangnummer	Land:	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
vorne 583 11 475 100 hinten 583 11 476 000	A, CH	16 10 95 EK	41 46S6MBS-		vo 4T E-GS 95 hi CEV 358 m.Bt

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di stazionam	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampeg. ant. sin	3 clignoteur a gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampeg. ant. dest	4 clignoteur a droite
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 contr. di temperat	5 temoin d temperature
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat.marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 eclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 contr. di faro abb	8 temoin de feux route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 contr. di lampeg	9 temoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 accensione	10 contact d'allum
11 Diode	11 diode	11 diodo	11 diode
12 zum Kombischalter	12 to combinat. switch	12 multicomando	12 commutateur combine
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam. di masse	13 prise de masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett. di lampeg	14 central clignot
15 Horn	15 horn	15 tromba	15 klaxon
16 Bremslichtsch. vo	16 stoplight switch f	16 interr luce arresto	16 cont de stop av
17 Leerlaufschalter	17 neutral switch	17 interr luce folle	17 palpeur de marche
18 Temp.-schalter	18 temperature switch	18 interuttore di temp	18 palpeur de temp
19 Bremslichtsch. hi	19 stoplight switch r	19 interr luce arresto	19 cont de stop der
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Spannungsregler	23 voltage regulator	23 regol. di tens	23 regulat de potent
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lamp. post. sin	24 clign a gauche derr
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lamp. post. dest	25 clign a droite derr.
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal.post.di freno	26 feu arr et de stop
27 Kondensator	27 capacitor	27 condensatore	27 condensateur
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 presa a spina (2)	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 presa a spina (4)	29 connect multiple (4)
30 9-pol Stecker	30 multip cont plug (9)	30 presa a spina (9)	30 connect multiple (9)
31 Stecksicherung 10A	31 fuse 10A	31 fusibile 10A	31 fusible 10A
32 Kurzschlußschalter	32 short circuit switch	32 com. corto cicuito	32 commodo de masse
33 Batterie 1 2Ah	33 battery 1 2Ah	33 batteria 1 2Ah	33 batterie 1 2Ah
34 Stecksicherung 5A	34 fuse 5A	34 fusibile 5A	34 fusible 5A
35 Thermoschalter	35 temperature switch	35 interuttore di temp	35 palpeur de temp
36 Ventilator	36 fan	36 ventilatore	36 compte-tours
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancio	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanche

Kontaktbelegung Kurzschlußschalter (Typ CEV 6302)

ENGINE	s	bl
RUN		
OFF	●	●

Kontaktbelegung Zündschloß (Typ CEV 7-pol.)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	●		●	●		●	
AUS			●	●			
EIN	●	●			●	●	
EIN	●	●			●	●	●

Kontaktbelegung - Kombischalter (Typ CEV 100826000)

	s	br	v	r-w	s-bl	g	gr	r/ge-s
TURN L				●		●		
TURN R					●	●		
LIGHTS ●								
H LO		●						●
H HI			●					●
HORN	●						●	
PASSING		●	●					●



SERVICE	Modell: 400/620 LC4 EGS '96 (o. Batt.)	Kabelstrangnummer: vorne: 583 11 475 100, hinten: 583 11 476 000	Land: BRD, DIV,	Datum, Name: 16.10.95 EK	Zeichnungsnr: 42, 46S60BS-	Änderungsstand:	Kabelstrangbez.: vo: 4T E-GS 95, hi: CEV 358 m Bl

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di stazionam	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampeg ant sin	3 clignoteur a gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampeg ant dest	4 clignoteur a droite
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 contr di temperat	5 temoin d. temperature
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind.de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 eclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 contr di faro abb	8 temoin de feux route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 contr di lampeg	9 temoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 accensione	10 contact d'allum
11 Kabelbrücke	11 wire connection	11 cablgio	11 racord de cable
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 commutateur combine
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam di masse	13 prise de masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 central clignot
15 Horn	15 horn	15 tromba	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 interr luce arresta	16 cont de stop av
17 Leerlaufschalter	17 neutral switch	17 interr luce folle	17 palpeur de marche
18 Temp.-schalter	18 temperature switch	18 interuttore di temp	18 palpeur de temp
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 interr luce arresto	19 cont de stop der
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Spannungsregler	23 voltage regulator	23 regol di tens	23 regulat de potent
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lamp post sin	24 clign a gauche derr
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lamp post dest	25 clign a droite derr
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Kondensator	27 capacitor	27 condensatore	27 condensateur
28 2-pol.Stecker	28 multip cont plug (2)	28 presa a spina (2)	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 presa a spina (4)	29 connect multiple (4)
30 9-pol Stecker	30 multip cont plug (9)	30 presa a spina (9)	30 connect multiple (9)
31 Stecksicherung 10A	31 fuse 10A	31 fusibile 10A	31 fusible 10A
32 Kurzschlußschalter	32 short circuit switch	32 com corto cicuito	32 commodo de masse
33 Stecksicherung 5A	33 fuse 5A	33 fusibile 5A	33 fusible 5A
34 Thermoschalter	34 temperature switch	34 interuttore di temp	34 palpeur de temp
35 Ventilator	35 fan	35 ventilatore	35 compte-tours
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancio	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanche

Shindengen SH578-12

SEM 12V 130W

Kontaktbelegung Kurzschlußschalter (Typ CEV 6302)

ENGINE	s	bl
RUN		
OFF	●	●

Kontaktbelegung Zündschloß (Typ CEV 7-pol.)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	●		●	●		●	
AUS			●	●			
EIN	●	●			●	●	
EIN	●	●			●	●	●

Kontaktbelegung - Kombischalter (Typ CEV 100826000)

	s	br	v	r-w	s-bl	g	gr	r/ge-s
TURN L				●		●		
TURN R					●	●		
LIGHTS ●								
H LO		●						●
H HI			●					●
HORN	●						●	
PASSING		●	●					●



SERVICE	Modell: 400/620 E-GS '96	Kabelstrangnummer: vorne 583 11 475 200, hinten 583 11 476 000	Land: AUSTRALIEN	Datum, Name: 19.10.95 KE	Zeichnungsnr.: 46S608SA	Änderungsstand	Kabelstrangbez.: vo:EGS Austr., hi:4-T EGS

TM 14-07

12V 130W
SEM K11/60 EG 05
Linkslaufend

SH578-12
SHINDENGEN

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di stazionam	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampeg. ant. sin.	3 clignoteur a gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampeg. ant. dest.	4 clignoteur a droite
5 Tachobeleuchtung	5 tachometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam control	6 contr. di fare abb	6 temoin de feux route
7 Blinkerkontrolle	7 blink control	7 contr. di lampeg.	7 temoin de clignoteur
8 4-pol.Stecker	8 multip cont plug (4)	8 presa a spina (4)	8 connect multiple (4)
9 Zündschloß	9 ignition switch	9 accensione	9 contact d'allum
10 zum Kombischalter	10 to combinat. switch	10 multicomando	10 commutateur combine
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f	11 interr. luce arresto	11 cont de stop av
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r	12 interr. luce arresto	12 cont de stop der
13 Horn	13 horn	13 tromba	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett. di lampeg	14 central clignot
15 Brücke	15 diode	15 diodo	15 diode
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol. di tens	20 regulat de potent
21 Batterie 1.2Ah	21 battery 1.2Ah	21 batteria 1.2Ah	21 batterie 1.2Ah
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 9-pol.Stecker	23 multip cont plug (9)	23 presa a spina (9)	23 connect multiple (9)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lamp. post. sin.	24 clign.a gauche derr
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lamp. post. dest.	25 clign.a droite derr
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Temperaturkontrolle	27 temperature control	27 contr. di temperature	27 temoin d temperature
28 Temperaturschalter	28 temperature switch	28 interutore di temp	28 palpeur de temp.
29 Not-Aus-Schalter	29 short circuit switch	29 com. carto cicuito	29 commodo de masse
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancio	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanche

Kontaktbelegung
Not-Aus-Schalter
(Typ CEV 6302)

ENGINE	s	bl
RUN		
OFF	●	●

Kontaktbelegung
Zündschloß (Typ CEV 7-pol.)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	●		●	●		●	
AUS			●	●			
EIN	●	●			●	●	
EIN	●	●			●	●	●

Kontaktbelegung –
Kombischalter (Typ CEV 100826000)

	s	br	v	r-w	s-bl	g	gr	r/ge-s
TURN L				●		●		
TURN R					●	●		
LIGHTS ●								
H LO		●						●
H HI			●					●
HORN	●						●	
PASSING		●	●					●

CONSUMER INFORMATION FOR USA ONLY

REPORTING SAFETY DEFECTS

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in adition to notifying KTM Sportmotorcycle USA, Inc.
If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remady campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or KTM Sportmotorcycle USA Inc.
To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1–800–424–9393 (or 366–0123) in Washington D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

NOISE EMISSION WARRANTY

KTM Sportmotorcycle Ges.m.b.H. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers.
Warranty claims should be directed to: KTM Sportmotorcycle USA Inc. 1906 Broadway, Lorain, Ohio 44052, Telephone: (216) 246–1060

TAMPERING WARNING:

TAMPERING WITH NOISE CONTROL SYSTEM PROHIBITED. FEDERAL LAW PROHIBITS THE FOLLOWING ACTS OR CAUSING THEREOF:

(1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, or

(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

AMONG THOSE ACTS PRESUMED TO CONSTITUTE TAMPERING ARE THE ACTS LISTED BELOW.

1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other components which conducts exhaust gases.

2) Removal or puncturing of any part of the intake system.

3) Lack of proper maintenance.

4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

WARNING STATEMENT:

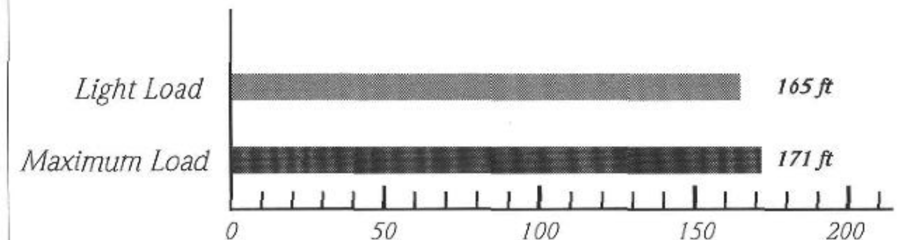
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

VEHICLE MINIMUM STOPPING DISTANCE ON DRY PAVEMENT

This figures indicate braking performance that can be met or exeeded by the vehicle to which they apply, without the wheels, under different conditions of loading. The information presented results obtainable by skilled drivers under controlled road and vehicle conditions, and the information may not be correct under other conditions.

STOPPING DISTANCE FROM 60 MPH

Model KTM 400 RXC and KTM 620 RXC



KTM - SPORTMOTORCYCLE AKTIENGESELLSCHAFT
A-5230 Mattighofen • Postfach 91 • Austria
Telefon 07742/6000-0 • Telefax 07742/6000-7
FN 102019 d - Landesgericht Ried im Innkreis